

C 70
30



EL NAUFRAGIO

DEL CRUCERO

CARDENAL JIMENEZ DE CISNEROS

DEFENSA

ANTE EL CONSEJO DE GUERRA DE GENERALES

del Comandante de dicho buque

D. MANUEL DÍAZ IGLESIAS

POR

D. PEDRO M.^a CARDONA Y PRIETO

TENIENTE DE NAVÍO

Regalo de El Correo Gallego á sus subscriptores.

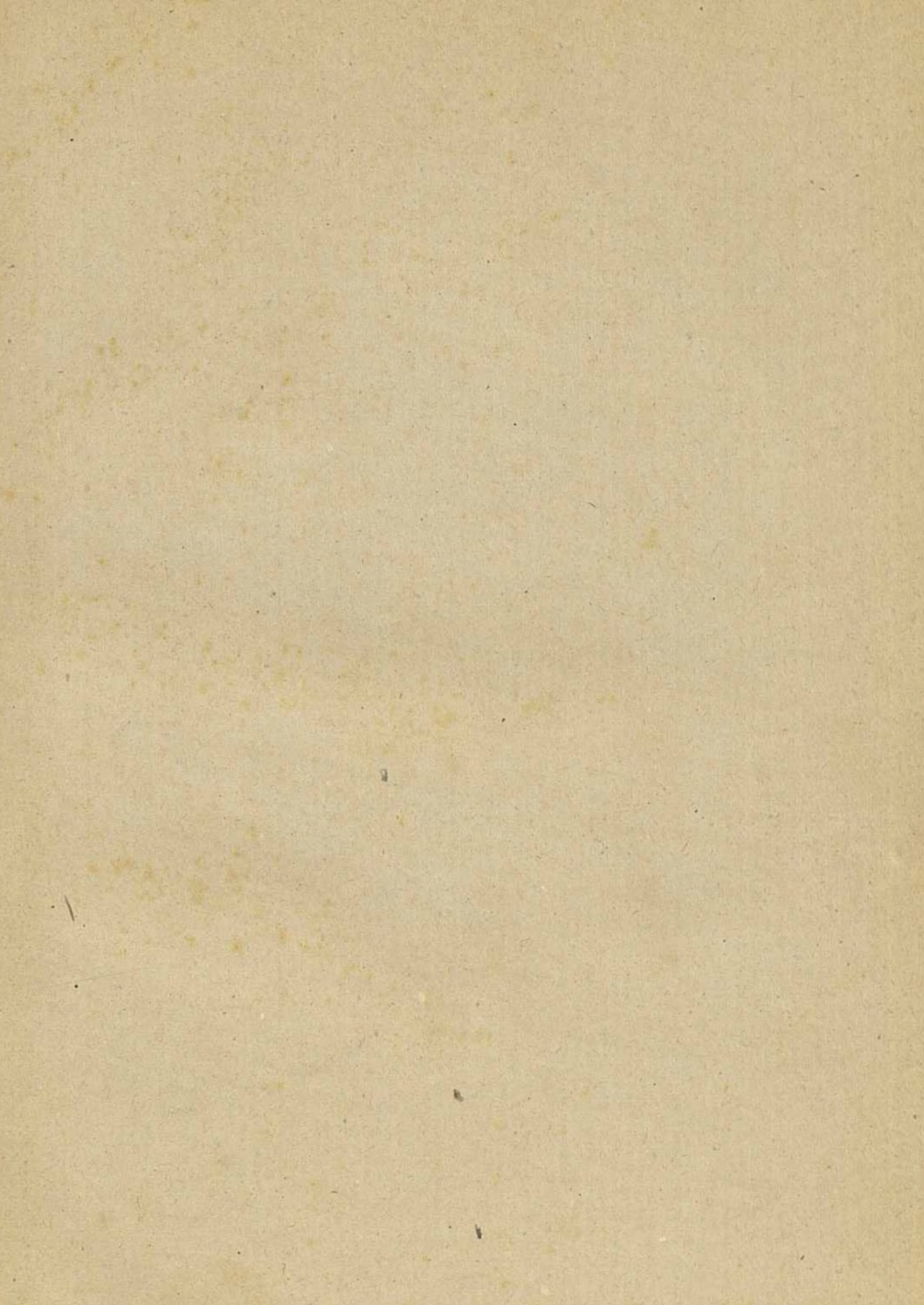
FERROL

Imp. y Estereotipia de «El Correo Gallego»

139—REAL—141

1906





EL NAUFRAGIO
DEL CRUCERO
CARDENAL JIMENEZ DE CISNEROS

DEFENSA
ANTE EL CONSEJO DE GUERRA DE GENERALES
del Comandante de dicho buque

D. MANUEL DÍAZ IGLESIAS
POR
D. PEDRO M.^a CARDONA Y PRIETO
TENIENTE DE NAVÍO

Regalo de El Correo Gallego á sus subscriptores.

FERROL
Imp. y Estereotipia de «El Correo Gallego»
139—REAL—141

1900



Al venerable Consejo,

Expone D. Pedro M.^a Cardona y Prieto, Teniente de Navío, Defensor elegido por el Capitán de Navío Sr. D. Manuel Díaz é Iglesias, Comandante del crucero "Cardenal Cisneros,, en el momento de su naufragio:

EXCMOS. SEÑORES:

Vengo aquí á cumplir una orden que dióme mi Comandante, en momento poco afortunado para él y en el que extraordinariamente me honró á mí con su confianza. Jamás en mi carrera he pasado por trance de más prueba que el desempeño de esta comisión, no difícil ciertamente por la gravedad intrínseca de ella, que bien sencilla la presenta la sumaria que se acaba de leer, sino por la pobreza relativa de mis inadecuados medios de acción.

Así, profundamente conmovido por tener que procurar interesar la atención de las categorías más altas del saber y de la autoridad en mi profesión (que sólo por ser de mi profesión ya me inspiran el más venerando respeto) y vivamente afectado por el temor de que la sequedad de mi ingenio pueda influir en la resolución de esta causa, con perjuicio de mi querido y respetado Comandante, y acaso con perjuicios más altos; así, digo, el sentimiento del deber me impele á elevarme, ante todo, hasta VV. EE., y, rendido, rogaros benevolencia que tranquilice al abrumado, benevolencia que alcance en obsequio del Defensor hasta donde él no puede soñar alcanzar.

Me es tanto más necesaria esta bondadosa indulgencia cuan-

to que si he de cumplir el mandato de justificar ante vosotros, la conducta del Capitán Navío Sr. D. Manuel Díaz é Iglesias, en el suceso, no ciertamente sencillo, que ha dado lugar á esta causa, y al propio tiempo mi conciencia ha de quedar tranquila—por responder á la confianza en mí depositada, aportando á la obra todo lo que en mí es voluntario y de mí depende,—este escrito no puede ser tan breve como bien deseara por vosotros.

Porque si bien es cierto que no existe la más mínima acusación concreta ni se ha formulado cargo alguno en la sumaria, ni el dignísimo y Excmo. Sr. Fiscal ha solicitado pena, también es rigurosamente exacto que en las manifestaciones de lo que se quiere hacer aparecer como opinión pública nacional, distando infinitamente por fortuna, de serlo, en estas manifestaciones que sólo producen referencias á nuestros asuntos profesionales para amargarnos verdaderamente la existencia, haciéndola insoportable al menor motivo que concede la desgracia ó la fatalidad, nunca para evitarlas, jamás para remediarlas, siempre para envenenarlas y exacerbarlas con la poca piadosa diatriba, cuando no con la lastimosa compasión que ofende más que el grosero insulto, exacto es, que estas pseude-manifestaciones de la opinión pública nacional se han revelado esta vez, con no tanta unanimidad como en otras ocasiones; pero haciendo flotar la acusación velada, cuando no cargos expuestos con crasísimo error; y es imposible, Excmos. Sres., completamente imposible, que por muchos esfuerzos que apliquéis á procurar abstraeros de estas manifestaciones, para juzgar solamente por lo que arroje la causa, es imposible que logréis conseguirlo, aun cuando vosotros mismos lo creáis; como es de total y absoluta imposibilidad que mi Comandante deje de aprovechar la única ocasión que el proceso le consiente para justificar plenamente su conducta, ante vosotros y muy gustoso, ante la verdadera opinión pública nacional, responder á aquellos cargos y acusaciones.

Perdóneme el Excmo. Sr. Fiscal que deje de hacer el honor debido á sus luminosos escritos, no pronunciando más palabras que las que pudieran expresar mi adhesión total á ellos; me han impresionado profundamente hasta el extremo de laborear estrecho lazo de satisfacción interior por tener la honra y gusto de servir á las órdenes inmediatas de tan cumplido General; pero hay que hacer honor al encargo recibido, siente esta defensa necesidad de justificar á mi Comandante, cuando la misión del Mi-

nisterio Fiscal alcanza sólo á justificar la aplicación de la Ley.

Tengo que hacer constar, ante todo, que esta causa viene á Consejo de guerra por libérrima voluntad, que no me canso de aplaudir, de la excelsa Autoridad jurisdiccional y su Auditor: pudo haber sido sobreseída, ningún precepto vigente á ello se opone; al artículo de las Ordenanzas del 48, que se puede invocar; está derogado por la Ley de Enjuiciamiento actual y por el Código Penal del 88, según tiene declarado el Consejo Supremo de Guerra y Marina en acordada que el Excmo. Sr. Fiscal cita.

Y este acto es público; puede presenciarlo quien quiera que fuere.

EXCMOS. SEÑORES:

Recibió el Comandante del Crucero *Cardenal Jiménez de Cisneros* orden del Excmo. Sr. Comandante General de la División Naval de Instrucción para trasladarse desde Muros, donde se encontraba fondeado, á Ferrol, con objeto de hacer algunas reparaciones y entrar en dique. Pensó el Sr. Comandante salir en la noche del 27 de Octubre último, más surgieron, algunas dificultades de ninguna importancia referente al proceso, y se dilató la salida para la mañana del 28. En este viaje ocurrió el siniestro, que tanto lamentamos todos, de la pérdida del Crucero, en circunstancias que no puedo menos de relatar prolijamente, extrayendo y ordenando la causa, y ajustándome escrupulosamente á ella, hasta el extremo de no dejar de existir á continuación de cada afirmación, la nota del folio de donde ha sido extraída, notas que si no leo, todos comprenderán que obedece á procurar la mayor claridad no entorpeciendo la hilación; ellas existen.

Conforme el testimonio del Comandante y Oficial de derrota, (folios 6 y 18) próximamente á las 6 $\frac{1}{2}$ de la mañana se tocó Br. y Er. de guardia, llevando encendidas, según declaran unánimemente los tripulantes del crucero, el juego de calderas dobles de popa y la sencilla de Er. de la cámara de proa, y siendo los calados aproximados del barco 7 metros 30 á popa, y 6 metros 80 á proa (folio 43); declaración del maestro calafate.

Al establecerse el servicio de entradas y salidas de puerto, los Condestables honorarios y encargados de su ejecución, efectuaron el cierre de las puertas estancas en los compartimientos debajo de la protectriz, á proa y popa de máquinas y calderas (folios 59, 63, 66 y 67) dando parte al segundo Comandante de

haberlo verificado así, (folios 9, 10 y 11), quien lo transmitió al Comandante (folios 6, 7 y 8). Prestan fé de ser esta medida una de las de organización interior del buque, y de haber tenido cumplimiento en esta ocasión, además de los citados y entre otros, el tercer Jefe (folios 12 al 17), Oficial Comandante de la guardia en el momento del siniestro (folios 24 al 25, Alférez de Navío de guardia Lacaci (folios 29 y 30), Comandante saliente de la guardia (folios 32 y 33), y primer contramaestre del buque (folio 45).

En estas condiciones y después de levar, dice, (folios 34 y 35) el Alférez de Navío agregado á la derrota, que estuvieron sobre la máquina esperando unos individuos francos que venían en unos botes—y el hecho de ser este Oficial el único tripulante que consigna el detalle, supone que el corto tiempo de espera se hizo bien poco notable—también expone que gobernando á la voz, ya en dirección á la boca del puerto, por el través de la Punta Leixones, á las 7 y minutos, cuyo número aquél no recuerda y cuya hora el Comandante (folio 6) y el Oficial de derrota (folio 18) precisan á las 7 horas y 5 minutos, se tomaron marcaciones, en virtud de orden del primero, por el Teniente de Navío Cebreiro, con el auxilio del Alférez de Navío Reula, ángulos que resultaron ser después de ser reducidos á verdaderos (folios 18) Punta del Queijal al N. 63 W y Punta de la Bouja al N. 10 E., las que situaron el buque en latitud 42° 43' N. y longitud 2° 50' W. Entre este punto y el fondeadero se miden 4 millas; distancia racionalmente aceptable para ser recorridas por el crucero en la media hora posterior al zarpado del ancla.

Visto por el Comandante el último punto de la carta, ordenó hacer rumbo S. 85 W que iba franco de los Bruyos, rumbo que se siguió hasta las 7 horas 40 minutos testimoniado por el propio Comandante y el Oficial de derrota (folios citados).

La distancia medida sobre la carta entre las situaciones á las 7 horas 5' y á las 7 horas 40' es de 6 $\frac{1}{4}$ millas durante 35 minutos, lo cual supone un andar de 10 millas largas por hora, velocidad que sensiblemente concuerda con la que se deduce de las 59 revoluciones, que según opinión unánime daba la máquina, y con lo que la corredera acusaba desde 7 y media á 8 (folios 48 y 49).

Conviene advertir que á las 7 horas y 30 minutos se tocó Er. de guardia, según se desprende de las declaraciones del Teniente de Navío más antiguo D. Rafael Párraga (folio 32), del

Alférez de Navío Reula (folio 34 vuelto) y del contramaestre Cernada (folio 48).

A la hora citada de las 7 horas y 30 minutos el Sr. Comandante (folios 6, 7 y 8) ordenó nuevamente situarse al Oficial de derrota, el que marcó Finisterre al N. 20 W (v) y Monte Louro al N. 71 E. (v) orientaciones que se cortaban en lat-42-42-30 Norte y Long-2.º-58'-20"W. (folios 18, 19 y 20). Visto el punto en la carta, ordenó el primero, según declara, arrumbar al N. 45 W. para dar un resguardo de más de dos millas á los Meixidos, cuyo arrumbamiento á la distancia de las piedras citadas comprueban, además del Oficial de derrota y el de guardia entonces y los de después, los timoneles y demás tripulantes que por sí mismo pueden informar sobre este extremo y el patrón del *Argonauta* Pedro García (folio 102) testigo presencial, así como el patrón del balandro *Méndez Núñez* Andrés Trillo (folio 77) y demás individuos de la dotación de estos barcos y del *Hércules* (folios siguientes á los citados),

Es unánime el acuerdo de que iba navegando el buque en mar llana, viento en calma, cielo claro y horizontes despejados.

En estas condiciones de rumbo y tiempo y mar se sintió después el choque, causa del siniestro, en circunstancias de hora, efectos de precepción y características de lugar que conviene examinar y precisa concretar.

Los que se encontraban en el puente señalan el instante á este tenor: El Comandante del Crucero dice en su parte (folio 2 y 3) poco después de las ocho de la mañana y en su declaración precisa 250 grados 30 minutos después de las 7 horas 40 minutos ó sean de las 8 horas 5 minutos, á 8 horas 10 minutos; el tercer Comandante (folio 12) no puede precisar la hora; pero dice que fueron pocos, muy pocos minutos después de las ocho; el oficial de derrota (folio 18) afirma que fué poco después de las ocho; el Oficial Comandante de la guardia (folio 24) señala el instante entre las ocho y ocho y cuarto; el Alférez de Navío Ferrer de guardia (folio 26) pocos minutos después de las ocho y el otro Alférez de Navío de guardia (folio 29) Lacaci próximamente un cuarto de hora después de las 8. Los oficiales de guardia salientes, dicen, el uno (folio 32) que entregó la guardia, se dirigió á firmar el cuadernillo y pocos minutos después sintió el choque y el otro (folio 87) que serían próximamente las ocho y cuarto.

El personal que se encontraba en cámara y cubierta deponen

según estos datos; los Alféreces de Navío Domínguez, Bouyón y Morgado (folios 35, 37 y 38) señalan próximamente las 8 11/4; el Maquinista Mayor de 1.ª, que á los pocos momentos después de las ocho se dirigió á la cámara y en el momento de sentarse sintió el golpe; el primer contramaestre (folio 46) dice que poco después de las ocho, los contramaestres Sánchez y Del Río (folios 44 y 49) señalan próximamente las 8 horas 10, y sólo el contramaestre Núñez Cerdido dice que sería en las proximidades de las 8 y 30 m.

El personal que se encontraba en las máquinas y calderas, declaran este punto como sigue: El Maquinista de guardia (folio 53) entre 8 y 8 11/4; el de guardia en calderas (folio 51) que á los pocos momentos de entrar de guardia; el Maquinista de guardia saliente (folio 56) se encontraba escribiendo la guardia; los maquinistas y cabo de guardia de la máquina de popa (folios 57, 59 y 60) que á los pocos momentos de entrar de guardia y como á las 8 11/4, y el personal de la máquina de proa y calderas (folios 61 vto., 62 vto., 63 vto. y 85) dicen que poco después de las ocho,

Existiendo bien diferentes relojes abordo que es imposible marchen matemáticamente al unísono y no siendo el suceso de los que se esperan y por consiguiente de los que pueden hacer que con anterioridad se esté fija la atención en el reloj, ni siendo el hecho de los que seguramente obligan ó excitan á acudir como primera medida á consultar el instrumento medidor del tiempo, cuando tantas otras y tan apremiantes necesidades y obligaciones, habrían de asaltar el ánimo surgiendo en montón y excitando las actividades de todos, preciso es convenir en que tal conformidad entre unos y otros no hubiera podido existir á no mediar un suceso notable, notabilísimo para los declarantes, cual es el momento de entrar de guardia, momento que se ha tomado como origen por todos. El choque, pues, según los tripulantes del crucero tuvo efecto pocos minutos después del cambio de guardia, en instante que no es posible precisar y que está colocado entre las 8 y 8 11/4; sólo un testigo el contramaestre Núñez Cerdido (folio 80) señala las 8 horas y 30 y este testimonio colocado en contradicción con los 26 restantes, ninguno de los cuales sobrepasa de las 8 11/4, carece de valor alguno por su número y por su relativa calidad.

Esto en cuanto á los tripulantes del crucero, que algunos de los

testigos presenciales del suceso, ó sean los que dotaban las dotaciones del vapor *Argonauta* y balandro *Hércules* (folios 102 al 115), dicen que vieron desahogar al *Cisneros* por chimeneas y costados, efecto que se produjo poco después del choque, próximamente á las 8 1/2. Esta disconformidad, con poca diferencia de un cuarto de hora, entre los relojes del barco perdido y los de los testigos, no es de extrañar presumiendo que el barco de guerra podría llevar los relojes arreglados á tiempo verdadero local, y aunque no los llevara, su hora sería media local exacta, mientras que los otros tendrían arreglados sus relojes á la hora de Corcubión, la que es difícil asegurar el grado que alcanzaría en materia de exactitud, y cuya hora no se sabe si está ordinariamente arreglada al meridiano del lugar ó al de Greenwich que dá la hora oficial.

Existe otro testimonio oficial, que no obra en la causa, referente á este extremo, y es el «Aviso á los Navegantes» núm. 689 del presente año, en el cual se copia parte de la carta oficial que el Excmo. Sr. Comandante General de la División Naval de Instrucción dirigió al Excmo. Sr. Ministro de Marina, dándole cuenta del suceso. En este aviso se dice que el choque ocurrió á las ocho de la mañana, y como tan distinguido General no presencié el siniestro, y su testimonio es de referencia, y no pudo hacer referencias á otro origen de conocimiento que el único que existía entonces, ó sea el parte oficial dado por el Sr. Comandante del crucero, y este parte dice (folios 2 y 3) «poco después de las ocho», resulta que la divergencia de la que tanto partido se ha pretendido sacar no puede existir, y no es debida á otra cosa que á la simplicidad de expresión usada por aquella elevada autoridad ó más probablemente por el redactor del *Aviso*, toda vez que la parte del impreso en que se mencionan las ocho de la mañana no se encuentra entre las comillas indicadoras de la literal transcripción de la carta oficial, circunstancia que se verifica en otros párrafos del mismo aviso.

Sólo se puntualiza tanto para completar el cuadro de la información y por haber sido este extremo, sin motivo para ello, objeto de la atención pública. Por más que para la deducción que de ello se ha pretendido utilizar, el conocimiento de la hora que señalaran los relojes del *Argonauta* y *Hércules* no tenía importancia, toda vez que tratándose de determinar un intervalo de tiempo para deducir el camino recorrido, precisárase obtener los dos

extremos del intervalo con arreglo al mismo origen, y si era necesario tomar un extremo á las 7 horas 40 minutos del reloj de la caseta del puente del *Cisneros*, claro es que de igual instrumento precisaría conocer la otra hora.

Esta última ya se ha aclarado que ni la sumaria la puntualiza, ni era presumible que nadie tuviera la flema en aquellas circunstancias de mirar el reloj, de modo que no es posible fijar concretamente por estima la situación precisa del punto del choque, partiendo de la situación marcada á las 7 horas 40 minutos, del rumbo seguido y de la velocidad presunta. Sólo para demostrar que existe la debida concordancia en los diversos datos, se ha de decir que la distancia de 4 millas cortas que se miden sobre la carta desde la situación de las 7 horas 40' á la marcada poco después del choque—sin tener en cuenta corrientes, seguras, ni errores de situación, pequeños, pero muy probables—corresponden á un intervalo de tiempo que sumado á aquella hora, produce otra comprendida entre las 8 y 8 1/4, tiempo señalado unánimemente por los tripulantes del *Cisneros* como en el cual tuvo efecto el suceso productor del siniestro.

La percepción que este efecto produjo fué el de una violenta sacudida, una sola oscilación de cabezada y balance, seguida de trepidación, que á algunos les pareció semejante al producido por la cadena cuando se dá fondo, hasta el extremo de haber quien se dirigiese á examinar si alguna ancla se había largado; otros, los que se encontraban á popa, comparan el efecto con la vibración producida cuando en las cabezadas la hélice sale del agua y se dispara la máquina. Unos atribuyeron primeramente el ruido á una avería grave en el aparato motor (y no dejaban de tener motivos, que constan, para suponerlo así) y otros, desde luego, declaran que presumieron la tocada en algún obstáculo.

Lo importante es que todo el personal del puente y los de cubierta por instinto señalaron los fondos del barco como el lugar donde se produjo la avería; que el personal que se encontraba en la máquina de popa sintió el ruido á proa; que el que se hallaba en la cámara de calderas de popa (folio 55) todavía señala en la misma dirección y que el personal destinado en calderas de proa (folio 63 vto.) ya señala la dirección de la popa.

Importante es también consignar que el Sr. Comandante en su parte (folios 2 y 3) expone que la trepidación se prolongó durante algunos segundos, que el segundo Comandante desde su ca-

marote (fólios 9, 10 y 11) hace exactamente igual apreciación, que el tercer Jefe (folios 13, 14, 15, 16 y 17) dice que la duración fué de segundos, no probablemente de más de dos segundos y el Oficial de guardia (fólios 24 y 25) dice que duró algunos segundos. Es decir, que se pudieron precisar varias de estas unidades de tiempo, lo cual conduce á la comprobación de que la brecha tenía extensión grande, toda vez que en los primeros instantes cada segundo suponía 5 metros recorridos por el barco en lucha titánica con el obstáculo que intentaba oponerse á su paso,

Instantánea con la terminación de la trepidación fué la orden del Sr. Comandante de parar las máquinas, pues abrigó en un principio el temor de que el fenómeno fuera debido á averías en ellas, temor corroborado por la competente opinión del tercer Jefe, y por ver inmediatamente después del choque salir por las chimeneas masas de humo negruzco mezclado con vapor. Dan fe del testimonio de parar inmediatamente las máquinas: el señor Comandante (folios 2 y 3); el tercer Jefe, que dice: (folios 12 al 17) «Volé en el momento á la máquina, y al bajar del puente oí dar la de parar al señor Comandante; el Teniente de Navío Comandante de la guardia (fólios 24 y 25) que el Comandante paró las máquinas en el momento del choque; el Alférez de Navío Moreu (fólios 87 al 96) que se encontraba en la cámara, subió y vió las máquinas paradas; el primer Contramaestre (folio 45) que sintió la conmoción en el buque encontrándose en la segunda casamata de proa á Br., que corrió á proa y visto que no era el ancla, miró al mar y vió el buque casi parado completamente; el Maquinista mayor (folios 51 al 53) que de la cámara se precipitó á la máquina de proa, que encontró ya parada; el maquinista de guardia (folios 53 al 54) que poco después del choque mandaron parar; el maquinista de calderas (folio 55) que como en el momento oyó parar las máquinas, abrió las seguridades; el ayudante de guardia en la máquina de popa (folio 58 vto.) que sintió la trepidación, subió al tecele y encontró al maquinista parando las máquinas; otro maquinista de guardia en el mismo motor (folio 60) sintió la trepidación, é instantáneamente la orden de parar; el maquinista Falcón (folio 61) sintió la trepidación, saltó al tecele y se apercibió de que paraban las máquinas; el maquinista de guardia en la máquina de proa (folio 62) que sintió el ruido sordo y que inmediatamente mandaron parar la máquina.

No hay en la causa más testimonios referentes á este extre-

mo que los apuntados y ellos, sin comentarios, se elevan al Consejo, no sin advertir que de no ordenar la parada, esta, á muy pocos minutos del choque, automáticamente se hubiera efectuado par falta de vapor, efecto del apagado casi instantáneo de los fuegos y apertura de las seguridades á los condensadores y á la atmósfera.

Además de la orden de parar, dió el Sr. Comandante al Oficial de derrota la de situarse por marcaciones, operación que se efectuó, según acredita además del testimonio de los Oficiales agregados á la derrota, (folios 18 al 20 y 34 y 35) la declaración del timonel (folio 47), quien precisa que se hicieron las marcaciones en el momento del choque y con *proas*, que la primera cuerda fijamente era N. 25 W de la aguja, que corresponde al N. 45 W, (v) y que las otras no concreta pero sí afirma que eran poco distintas de la señalada, porque el barco se conservó á rumbo, que era N. 45 W (v) mientras conservó su salida (folio 47). Importa consignar este extremo entre otras razones para poner en evidencia que no fué instintivo en el señor Comandante del *Cisneros* mandar el *todo á estribor* ó *todo á babor* que alguien pudiera suponer.

Las marcaciones fueron (folios 18 al 20) Monte Louro al S. 85 E. (v) y Finisterre al N. 6 E. (v), las que se cruzan en ángulo recto y en latitud 42° 45' N. y longitud 3° 2' W dando la situación próxima del obstáculo donde el buque chocó. Además de estas situaciones se añaden por los tripulantes del crucero las siguientes circunstancias de lugar cuya concordancia importa señalar.

El Sr. Comandante (folios 2 y 3) dice que no podía imaginar choque exterior por ir á su juicio franco de bajos, pues los de *Meixidos* le demoraban por el través de Er. á distancia, según su apreciación, no inferior á dos millas; y, en efecto, según la situación de la carta, los *Meixidos* estaban unas diez cuartas abiertos por Er. y á una distancia de 2'6 millas; el tercer Jefe (folios 12 al 17) dice que no tuvo tiempo de apreciar la situación del barco, pero que la distancia á la costa, apreciada á la vista, no era inferior á 5 ó 6 millas, y, en efecto, la distancia de la situación á la costa más próxima es, sobre la carta, de 5 1/2 millas; el oficial de derrota (folios 18 al 20) dice que con el rumbo se pasaban á más de dos millas de distancia de los *Meixidos*, que en el momento del choque llevaban el Centolo abierto 3 ó 4 qq. por Er. y

proyectado en las tierras de cabo la Nave y los Bruyos abiertos por la aleta de la misma banda, y, en efecto, todas estas circunstancias se verifican en el punto situado; iguales características exponen el oficial de guardia teniente de navío Casadevante (folios 24 y 25) en su declaración y el alférez de navío Lacaci (folios 29 y 30); el oficial de guardia saliente Párraga, dice que entregó los *Meixidos* entre mura y través á unas 3 millas de distancia, circunstancias de demora y distancias próximas que efectivamente se verifican en la carta milla y media antes del choque, ó sea suponiendo una hora del accidente igual á 8 horas y 9 minutos. El primer Contramaestre del buque (folio 45); el Contramaestre de guardia (folio 49) vieron el Cabo Finisterre abierto 3 ó 4 qq por Er; el timonel exajera un tanto la demora puesto que la hace llegar hasta las 6 qq, que él seguramente desde la rueda no podía percibir, y el tope vió el Cabo por un tercio del casco, que en medida angular no será mucho más de 4 qq, si es que las alcanza.

Esto en cuanto á los tripulantes del crucero, cuya conformidad puede parecer sospechosa á los suspicaces. Pero, afortunadamente, por muchos conceptos, hubo alguien extraño al crucero, que presencié los sucesos y presta fe en la sumaria.

Es el marinero Senande del *Hércules* (folio 114 vto.) quien dice que vió el barco por los Bruyos, metiendo un poco al N. y á la media hora, próximamente, lo vió desahogando en las inmediaciones de los *Meixidos*, y vale la pena de fijarse que no dice en los *Meixidos* sino en sus inmediaciones, que su compañero de barco, Caamaño (folio 111) concreta diciendo que el sitio debió ser al W y á dos millas de la laxa más seca del Meixide, y Pedro García (folio 102) Patrón del vapor *Argonauta*, aprecia en tres millas largas del bajo la distancia á que se encontraba el *Cisneros* cuando desahogaba.

Luego la estima, la situación marcada en el momento del choque, las diferentes circunstancias de lugar apreciadas por los tripulantes del *Cisneros* y por los extraños á su dotación, que fueron testigos presenciales del siniestro, concuerdan, sensiblemente, en el término eterno de la derrota hecha seguir al crucero, sin que exista en la sumaria ni una sola nota que contradiga la conformidad expuesta de apreciaciones y deducciones, las que más adelante hemos de ver confirmadas con otros hechos que no se

pueden analizar ahora sin perder el hilo de la relación cronológica de los sucesos.

Estábamos en que en el momento del choque el Sr. Comandante ordenó parar las máquinas y situarse al oficial de derrota, cuyas operaciones tuvieron inmediatamente efecto.

Simultáneamente el tercer Comandante vuela á la máquina de proa donde se encuentra ya al Maquinista Mayor de primera, y el segundo Comandante, que desde su camarote se dirigió á cubierta, al ver salir por una chimenea humo y vapor se teme avería en calderas y se precipita en sus cámaras; los Alféreces de Navío de guardia Ferrer y Lacaci bajan también á las máquinas y el primero que sube al puente, según declaración del oficial de guardia (folio 24 y 25), es Ferrer con la noticia de haber una vía de agua en la cámara de máquinas y calderas de proa; poco después sube el segundo Comandante, quien participa al Comandante (folio 2 y 3, 9, 10 y 11) que se ha presentado una vía de agua y que coordinando este conocimiento con el tiempo que duró la trepidación y con el andar del buque, había formado el juicio de que el buque, chocando con un obstáculo, se había producido una larga desgarradura en el casco; que estimaba la situación como de inminente geligro y manifestaba la necesidad absoluta y perentoria de proceder, sin pérdida de momento, á la salvación de la gente. El señor Comandante dolorosamente sorprendido, se manifiesta conforme y resuelve iniciar el abandono del buque dando 1.º orden, gritando repetidas veces con toda su voz y enérgicamente (folios 6, 7 y 8, 47, 48 y 49) «Listos á abandonar el buque—orden y silencio como si fuera en ejercicio.»

Permitase un comentario que ahorre volver sobre este extremo. Podrá parecer á alguien que desconozca la celeridad de percepción que nuestra profesión exige en muchas ocasiones, poco meditada y fundada orden tan trascendental; mas deténgase quien acuse de irreflexión y reflexione sobre las razones que he oído exponer á mi mismo Comandante y que me ordena repetir.

1.^a La persona que le hablaba por primera vez del modo rotundo que lo hacía el segundo Comandante, induciéndole á tomar determinación tan grave, era el Capitán de Fragata Señor D. Augusto Miranda y Godoy; y aquí donde todos nos conocemos, tal nombre representaba y representa por sí solo, la garantía más cumplida de reflexión, seriedad, peso, meditación é inteligencia.

2.^a El razonamiento que persona de tales cualidades exponía, coordinando la duración de la trepidación con la vía de agua, encerraba tal fuerza, que suponía próximamente cinco metros de casco desgarrado por cada segundo de conmoción, y suponía todavía más, porque en el lugar presunto de la avería estaban los compartimentos mayores del buque, y era axiomático á bordo, porque el asunto había sido con muy poca anterioridad objeto de estudio en conferencias sabáticas de Jefes y Oficiales, que inundados los compartimentos de máquinas y calderas, el barco era barco perdido.

3.^a La verificación de las faenas preliminares del abandono por el personal de cubierta no empezaba nada absolutamente el tomar todas las providencias conducentes á combatir la avería por el resto de la dotación, máxime cuando ni siquiera se afectaba á la moral de este personal, puesto que la orden de abandono no se dió con toque de corneta á todo intento, sino á la voz, para que sólo fuese percibido por la dotación de cubierta.

4.^a Por la mente de mi Comandante, como es natural, desfilaron en vertiginosa rapidez multitud de ideas y no dejó de hacerle profundísima mella la de que concurriendo la circunstancia de no ser incompatibles el salvamento del buque con la preparación del salvotaje de la dotación, si la pérdida del *Cisneros* era inevitable, supondría una enorme responsabilidad legal, y mucho más que legal, moral, la pérdida de un solo hombre que se hubiera podido salvar, de seguirse la opinión que tan decidido le exponía el segundo Comandante.

Y ahora que los sucesos han pasado, y los apreciamos con la frialdad del juicio sereno, pensemos todos en el inmenso sarcófago que á estas horas sería el *Cisneros* y sus aguas inmediatas de no haberse procedido aquel día con la celeridad de juicio con que procedieron los tres Jefes directores, y pensemos más que en el sarcófago, donde al fin y al cabo reinaría la paz, pensemos todos en los hogares vacíos, en los seres desvalidos, en los corazones desgarrados de los vivos que no lloran hoy la pérdida de los suyos, gracias, quizá, al buen sentido que dictó el conceptuar en aquellos momentos, que el art. 155 tratado 3.^o, título 1.^o de las Ordenanzas del 93, al exigir la consulta del Comandante á los Oficiales antes de tomar cualquier resolución que altere las instrucciones y órdenes recibidas, no puede tomarse con un carácter totalmente absoluto, y menos que cuando

fué escrito, hace 113 años, ahora cuando tan profundamente han cambiado la construcción y las condiciones en que se verifica la navegación y la naturaleza de los accidentes que en ella pueden ocurrir, y que, sobre todo, el mismo artículo y sus concordantes dejan siempre, y exclusivamente al Comandante, el cargo de la determinación que tomase y sus results, determinación de abandono, en este caso, que con la conciencia tranquilísima y satisfecha mi Comandante entrega al juicio de este respetable Tribunal, después de que con gran satisfacción suya ha merecido la aprobación de los propios Jefes, que fueron los únicos consultados, y la explícita aprobación de sus Oficiales, que constan en la sumaria (folios 9 al 17, 45, 51 al 53, 64 y 65, 87 al 96.)

Se emprende, bajo la dirección inmediata del segundo Comandante, la faena de abandono que dejamos para volver á las máquinas y calderas, no sin hacer constar que en su camino al puente el Segundo ordenó (folios 9, 10 y 11) el cierre, que se efectuó, de las puertas de los compartimientos sobre la protectriz (folio 45) y que se revisara el cierre de las de los compartimientos de debajo la cubierta protectora (folios 63 y 66).

Sigamos al tercer Comandante en su camino dirigido á las máquinas del buque. Antes de llegar á ellas se encontró con algunos fogoneros que subían aterrados á cubierta (folios 29, 30, 45 y 48) y á cuyo personal de máquinas con energía les ordenó la conservación de sus puestos, mandato que estaba imponiendo simultáneamente el Maquinista mayor de primera clase (folios 12 al 17); al ir á bajar aquél muy distinguido Jefe al piso de la máquina de proa por la escala de la misma extremidad, se le presenta el espectáculo de una masa enorme de agua que sube como á un metro de altura, formando un surtidor de agua dispersa por entre los resquicios de las planchas del piso, surtidor como de un metro cuadrado de superficie, y agua que es probada (folios 56 y 57) y que resulta salada.

El Maquinista Mayor dice (folios 51 al 53) que al entrar en la máquina de proa vió que entraba una gran cantidad por los atmosféricos de los comunicados (ó sean dobles fondos, situados en el compartimiento de calderas de popa, y que alojaban el agua destinada á suplementar la alimentación) y al propio tiempo por el fondo de la cisterna de dicha máquina, extremo que confirma el Maquinista Jefe de la guardia (folios 53 y 54) y el Maquinista y el cabo de guardia de la máquina (folios 56, 57 y 62); datos to-

dos que nos permiten afirmar estar heridos en la parte de proa los dos forros del fondo del compartimiento de la máquina de proa. Además, el Maquinista Mayor (folios 51 al 53) añade que también salía agua por las sondas de los lastres 40 y 41 (ó sean dobles fondos correspondientes á este compartimiento de máquinas de proa), cuyo hecho supone indefectiblemente la comunicación de dichos tanques con el mar, ó sea desgarramiento del forro exterior más á popa de la herida de que antes se ha hecho mención, y que interesaba los dos forros.

Conviene, también, hacer presente que según declaraciones del cabo de guardia de la máquina de popa (folios 57 y 58) á este compartimiento llegaba el agua por el sobrante de la cisterna, agua que probablemente supone vendría de los comunicados, circunstancia de entrada de agua que corrobora, aunque no señala el sitio de su entrada, el Ayudante Zuazua (folio 58 vuelto) y que confirman los Maquinistas de guardia en el mismo lugar (folios 59 al 61).

Estos tres últimos testigos deponen que la continuada entrada de agua en las máquinas de popa, á pesar del cierre del manpar de comunicación con la de proa, les obligó á abandonar el destino subiendo á cubierta. Alguna confusión introduce este dato en el estudio, pero se puede suponer, por los efectos producidos, apoyados por el testimonio del testigo que precisa más, que el fondo interior de este compartimiento de máquinas de popa no fué desgarrado ni por acción directa ni refleja.

Volviendo al discurso: Ordena el tercer Comandante, inmediatamente de su bajada y observaciones primeras, el cierre de las puertas estancas en la cámara de máquinas, cuando el Maquinista mayor, que había dado ya la orden, le da cuenta á su Jefe de que la cámara de calderas de popa se inunda también con velocidad vertiginosa, apagando los fuegos de la caldera. Con anterioridad á este momento, dicho Maquinista mayor y el Maquinista jefe de la guardia acababan de ver y socorrer al tercer Maquinista D. Luciano Díaz al salir precipitado de calderas para máquinas, envuelto en fuego, cenizas y agua; el Maquinista Parga añade que ésta entraba por los hornos de proa y salía por los de popa convertida en vapor, y el propio Díaz (folio 55) dice que al querer pasar por enfrente de los hornos, después de ser derribado por el choque, fué lanzado violentamente contra el

mamparo y que al levantarse vió entrar agua con abundancia y mucha rapidez.

Y estos efectos de apagarse los fuegos, acaecían, excelentísimos señores (folio 54) jantes de transcurrir 5 minutos de tener lugar el choque!!

Ninguna otra observación referente al compartimiento de calderas de popa se puede añadir á la del Maquinista Díaz, que en tan inminente peligro se encontró, pues sólo declara el Cabo de guardia de las mismas (folios 61 y 62) que desde la cámara de ventiladores, inmediatamente superior á la de calderas, vió entrar agua en gran abundancia; por cierto que añade que la entrada de agua le obligó á subir, que al hacerlo se quemó y que se creyó en el caso de avisar al Oficial de guardia de que el buque se hundía muy de prisa. Pero bastan estos datos, y con lo que exponen los Maquinistas Parga y Díaz sobran, para deducir con certeza que ambos forros de los fondos de la cámara de calderas de popa se encontraban completamente desgarrados y en comunicación libérrima con el mar.

En cuanto á la cámara de calderas de proa, el Aprendiz Maquinista Balado (folios 63 y 64) declara que el golpe del choque lo sintió hacia popa, y viendo entraba agua por el callejón de Br., que es el que comunica con las calderas de popa, cerró las puertas, y abrió las seguridades, notando entonces que empezaba á entrar el agua por debajo de la caldera encendida, la que se encontraba á Er. y á popa del compartimiento. Luego se puede asegurar que el desgarró de estos forros en este compartimiento fué en su extremidad de popa.

Y con ello podemos reconstituir, hasta donde es posible, la avería, señalando los límefes del desgarramiento de ambos forros del casco, desde la parte de popa de la cámara de calderas de proa á la parte de proa de las máquinas de la misma extremidad, de 14 á 18 metros próximamente; desgarró que continuó hasta el límite probable del mamparo que separaba ambas máquinas, afectando solamente al forro exterior del casco del *Cisneros*. También se puede asegurar que este desgarramiento fué en la parte del fondo comprendido entre las primeras vagras, pues de otro modo hubiera existido inundación de los compartimientos laterales de máquinas y calderas de una banda, con el efecto inmediato de escora muy pronunciada, que ni ligeramente nadie

notó, escora que hubiera podido determinar caracteres de gravedad suprema al suceso que lamentamos todos.

La presencia de ánimo del Maquinista Parga, Jefe de la guardia, al abrir el desahogo de las seguridades á los condensadores, en el momento de parar la máquina, y el heroísmo de los Maquinistas Díaz y Balado y fogonero Muñíos, al abrir el desahogo de los mismos á la atmósfera, pueden señalarse, sin duda, como los causantes de que no se verificara ninguna explosión en las calderas y de que no tengamos que lamentar en estos momentos muy sensibles desgracias.

¡Bien justificado se ha de encontrar que el Maquinista Mayor, legítimamente orgulloso de sus subordinados, haga constar en su declaración el perfecto cumplimiento del deber de todos! ¡Escribieron en 20 minutos escasos una página de pericia y valor que por mucho tiempo ilustrará la historia de un Cuerpo merecedor de la atención y consideración más distinguida!

Dispuso el tercer Jefe que se pusieran en función los medios de achique con que el barco contaba y, según declaración unánime del personal se habilitaron las siete bombas auxiliares de las máquinas, las dos Thirión grandes, el Thirión pequeño y los dos eyectores. Aunque en la sumaria no consta, esta defensa puede asegurar que previamente se abrieron las válvulas de corredera que seccionaban el colector general en tres trozos, las válvulas de superficie de los compartimientos de calderas de proa, calderas de popa y máquinas de proa, que se dispuso el codillo del Thirión pequeño, colocado ordinariamente para achicar los compartimientos 1, 2, y 30 y 31, alguno de los cuales hacía agua por el empaquetado de la límera, para que aspirara del colector general, y que todas estas medidas acusaron responder, pues se vieron correr las descargas de bombas y eyectores al mar por espacio de algunos minutos, hasta que agotado el vapor de las calderas, los aparatos del sistema de achique automáticamente detuvieron su función.

Nada de extraño tiene que aún en estos momentos de natural contusión, y en que la excitación de los nervios recuerda que son hombres los tripulantes de los buques de guerra y no autómatas, nada de extraño tiene que respondieran estos mecanismos á su fin, pues por testimonio muy propio puede asegurar este modesto Oficial que el asunto era de actualidad palpitante á bordo y que en no muy lejanos días había merecido de modo muy singu-

lar la atención de todos, Comandante, Jefes, Oficiales y Maquinistas del crucero perdido.

Corre el tercer Jefe á dar cuenta de los sucesos al Sr. Comandante y al pasar por cubierta ve que el salvamento de la dotación se ha iniciado con brio y energía, dirigiéndolo personalmente el segundo Comandante. Conferencian el primer y tercer Jefe y aprueba el Comandante la orden dada por el Tercero de encender el grupo de calderas de proa, pues no sabían ni uno ni otro que este compartimiento estaba también inundándose, hasta que regresó el Tercero á las máquinas y allí le comunican la noticia, y después de dejar cerradas todas las puertas, y acongojado el espíritu por el abandono forzoso de la más remota idea de esperanza, por haberse agotado todos los recursos que habían de salvamento del barco, ordena dicho Jefe al personal el abandono de los puestos de máquinas y calderas, para dirigirse al de salvamento de la dotación. Y conviene hacer constar que cuando intentaba el fogonero Pita cerrar la protectriz en la máquina de proa (folios 56 y 57) la faena le fué ya imposible de ejecutar por la mucha agua que allí había, circunstancia que corrobora el maquinista Vázquez en su declaración (folios 59 y 60).

Mientras se habían verificado abajo aquellos titánicos esfuerzos por salvar el barco, esfuerzos cuyo valor no se puede conocer ni medir por quien no considere lo que significa la obediencia completamente á ciegas, sin vislumbrar la razón de las órdenes que tiene que ejecutar el que no ve otra cosa sino que el barco se inunda, sin puntos de referencia donde apreciar el grado de peligro, y donde en constante sospecha del momento próximo de la eminencia de la pérdida, no se puede alimentar para este momento ninguna esperanza de salvación, porque se sabe que donde se encuentra es una tumba cuya tapa estará formada por las masas de agua que se precipiten por las escotillas; mientras allí, en los antros del barco, á donde deben volar nuestras consideraciones y respetos con mejor inclinación que á las brillantes mansiones forradas con lujosos tapices, mientras en los compartimientos inferiores del *Cisneros* se desarrollaban los sucesos que he narrado, en cubierta el segundo Comandante empezaba y activaba el salvamento, que por el modo de ser de nuestras inmejorables dotaciones, las que confirman constantemente aquel dicho de Nelson, aquel dicho que los oficiales debemos tener siempre grabado en el ánimo para estímulo de nuestro propio

deber, y porque por encontrarse la dotación sabiamente dirigida partiendo la acción por el camino natural y debido, de arriba á abajo, y adelantándose siempre el previsor mandato á los impulsos naturales que pudieran provocar los sentimientos instintivos en el peligro, por todas estas razones que inspiraban confianza en la dirección y en el éxito, el salvamento se fué desarrollando sin el menor incidente, obedeciendo en un todo las indicaciones del Comandante que exhortó en un principio el orden y silencio como si fuera en ejercicio. Y así, cumpliéndose por todos aquel hermoso precepto de las Ordenanzas de no contentarse con cumplir sólo su deber, sino adelantándose las propias voluntades á este cumplimiento, se arriaron los 4 botes y 2 canoas que iban en los pescantes y se echaron fuera una lancha y otro bote y otra canoa que estaban en los calzos. Vosotros, excelentísimos señores, que conocéis lo que en circunstancias ordinarias significa el coger una lancha, de peso de algunas toneladas, y desde los calzos izarla en los pescantes, sin chigres, porque no había vapor, con cien hombres, que era la única fuerza disponible, y revirar después estos pescantes en un sitio que está ajustado poco menos que al milímetro, porque así lo exigen los apremios de lugar que el constructor á bordo experimenta, vosotros, respetabilísimos Jueces, juzgaréis del mérito que encierra salvamento como este, sin una baja, con sólo tres heridos, faena que ha sido, según frase literal del dignísimo Sr. Ministro de Marina entonces, *admiración de propios y extraños*. Y se botaron al agua hasta las lanchitas de los costados, y se armaron, Excmos. Sres., las escalas de los portalones para que el desembarque se fuera haciendo por allí, como se haría en un puerto. Y en la faena de echar al agua la primera lancha se rompe un pie de gallo, y se escora la embarcación, y el reviro de ella entre los pescantes se hace imposible, y allí luchan mi bravo segundo de guardia, Morgadito, y el simpático é inteligente primer Contramaestre del crucero D. Agustín Freire; y allí contra maestres, los patrones y proeles y todos ponen su última obra de amor en aquellos botes, los que, donde quiera que fueron, llamaron la atención por su disciplina y policía, botes que constituían el orgullo de la dotación del *Cisneros*, botes que obtuvieron preciados laureles, uno de los cuales ganado por el invicto sexto en las Regatas Internacionales de San Sebastián, el año último, reposa en el fondo del mar, en forma de placa de plata que jefes y oficiales de á bordo costea-

ron, de su particular peculio, para estímulo constante de su querida dotación. Luchan todos, hasta que la observación del tercer Comandante D. Manuel Andújar, expuesta al segundo Comandante, y aceptada por éste, de ser llegada la hora de abandonar todo intento por aquella embarcación, vuelve á la triste realidad, aquellos fieles servidores de la Patria.

Y en esta relación que voy haciendo he dejado olvidado á mi querido Comandante en el puente, después de decidir el abandono, delegando la dirección inmediata de las faenas interiores de salvamento de la dotación en el Segundo y la interior del salvamento del barco en el Tercero. Entretanto, ordena, después de situarse, que se sonde, operación que efectuó el alférez de navío Domínguez, auxiliado por dos contra maestres (folios 35, 36, 44 y 48), los que obtienen 26 metros, sonda que le causa profunda extrañeza por no coincidir con la marcada en la carta en las intermediaciones del punto que los oficiales de derrota le situaron por las marcaciones á Finisterre y á Louro.

Entre la multitud de proyectos forjados por mi Comandante desde que tuvo conocimiento de la gravedad de la avería, tomó cuerpo y se afirmó (folios 6, 7 y 8) la idea de disponerse á varar el barco, de contar con medios de propulsión y gobierno para hacerlo, en demanda de playa ó lugar á propósito para la operación, á menos que en el supuesto de los medios y garantizada la flotabilidad hubiera podido ganar el puerto sin acudir á tal recurso. Mas el conocimiento de la apagada de las calderas de popa y proa, le hace desechár toda idea de salvación del barco por sus propios recursos, y acude su imaginación constantemente al resto de la División Naval, que permanece fondeada en Muros, bien ajena del suceso que á unas cuantas millas se está desarrollando. Es la última tabla de salvación para el *Cisneros*.

Ve el señor Comandante algunas embarcaciones á la vista y ordena se hagan la señales de auxilio, amorrónando la bandera y disparando un cañón de tiro rápido con intervalos regulares. Acuden el *Argonauta* y balandros *Méndez Núñez* y *Hércules*, y la idea fija que obsesiona al Comandante le impela á enviar el vaporcito á Muros para que dé cuenta de la avería á la División, que calcula debía en aquellos momentos tener presión y podría acudir velozmente á salvar el crucero y á su dotación; va á dar ya la orden, pero el segundo y tercer Comandantes le hacen presente que no hay tiempo que perder, que la inmersión de la proa

es rápida y que es preciso acudir á asegurar siquiera el salvotaje de la gente; y esta reflexión hace la debida mella en el ánimo del Sr. Comandante, que una á una ha tenido necesidad de ir dolorosamente abandonando cuantas ideas le sugiriera su pericia de salvar el barco. Todos los esfuerzos ya se concretan á la dotación; los botes hacen viajes al *Argonauta*, *Méndez Núñez* y *Hércules* y vuelven á recoger más tripulantes, los que todos salen de á bordo pidiendo permiso, los centinelas con su armamento, y algunos, como los Maquinistas, en corporación, guardándose rangos y hasta antigüedades.

Y así llegan á quedar solamente á bordo los 3 Jefes, los Oficiales de la derrota y los que hasta última hora secundaban bizarramente á sus Jefes, Alféreses de Navío Domínguez, Morgado y Lacaci y el primer Contramaestre del buque, cuando le dan cuenta al Comandante, que todavía se encontraba en el puente, de que es llegada la hora de embarcar los Jefes. Ordena (folios 34 y 35) al Alférez de Navío Renla, que recoja la carta con las situaciones obtenidas y no hace lo mismo con respecto á los cuaderillos de la Bitácora, porque no se encontraban en el puente y supone que los Oficiales de derrota los recogerían al paso, cosa que impidieron prisas de última hora. Los Jefes y Oficiales citados, por orden riguroso de graduación y antigüedad, abandonaron uno á uno y para siempre, el crucero, dejando sólo á bordo al Comandante, quien baja á la habitable, recorre algunos compartimentos, se asoma á las escotillas (folios 4, 5 y 12 al 17) por tres veces, preguntando ¿queda alguien á bordo?, y cuando solo repite la pregunta el triste eco de aquel cementerio vacío, lleno pocos momentos antes de tanta vida, con el alma hecha pedazos se embarca el último mi Comandante. Yo que conozco á quien pocos días antes, con la gola colgada y en un ejercicio de abandono, en que fué verdad el abandono, porque toda la dotación embarcó en los botes, salvo muy pocos tripulantes; yo que conozco quien vió aquel barco vacío y recuerda la triste impresión que le produjo, yo mido la tristísima que le produciría á mi Comandante y comprendo su amargura al bajar solo los pasos de la escala que por última vez pisaba sér humano. El Comandante se embarcó en su canoa y abrió del portalón, se corrió por el costado á pequeña distancia, con objeto de examinar el barco, y en el parte dice, que éste tenía sumergida la sección de proa, llegando el nivel hasta próximamente la mitad de la altura de la

día lo que relatan los tripulantes, no siendo uno, sino varios, los que la refieren, tomando por punto de comparación el mayor tiempo que se tarda en contarlo. Los únicos testimonios que de algún modo precisan este tiempo, son: el Sr. Comandante en su parte (folios 2 y 3) diciendo que aunque materialmente no tiene la noción precisa del tiempo, es su parecer, comprobado con el de algunos Oficiales, que desde el momento del choque hasta la desaparición total transcurriría un cuarto de hora; el tercer Comandante (folios 12 al 17) dice que el acontecimiento no se presta á sacar el reloj, pero que es su evidencia que el tiempo desde el choque á la sumersión no pudo rebasar de 20 minutos, y el Alferez de Navío Moreu (folios 87 al 96) depone que á las acertadísimas disposiciones de los Jefes y presencia de ánimo que infundieron á sus subordinados se debe el que, á pesar del corto tiempo transcurrido en que el buque permaneció á flote, 35 minutos, se haya salvado toda la dotación. Algunos otros testimonios particulares, que no constan en la causa, hacen ascender este intervalo hasta 45 minutos, y tal discordancia ni tiene valor por ser el tiempo apreciado y no contado, ni deja de tener explicación. Para quien se encontraba agobiado por la falta de tiempo para salvar su dotación, que era la preocupación avasalladora en los Jefes directores, se comprende bien que cada tres minutos transcurridos les parecieran uno, y á sus antojos aún les ocurriera que este minuto había transcurrido bien de prisa; para quien, sin el ánimo de la más leve preocupación por los demás, no atendiera más que á su propia salvación, es de presumir que cada minuto le pareciera una hora, y aquel intervalo una completa eternidad; y no aludo en esto último, ciertamente, al Alferez de Navío Moreu, sino que muy al contrario, tomándolo como tipo medio por razón de sus circunstancias, creo que su testimonio, de próximamente media hora, es el que más garantía ofrece de ajustarse á la realidad. Es por otra parte el promedio entre uno y tres cuartos de hora, límites extremos apreciados de que tengo conocimiento.

¿Y qué distancia pudo haber recorrido el crucero desde el instante del choque hasta el momento del hundimiento?

El señor Comandante en su declaración (folios 6, 7 y 8) supone que no sería superior á 200 ó 300 metros; el segundo Comandante no pudo apreciarlo por sus ocupaciones; el Tercero (folios 12 al 17) expone que no estuvo en el puente para apreciar

la distancia recorrida después del choque, pero que no la cree superior á 2 ó 3 esloras y funda su creencia en la parada instantánea de la máquina, violencia del choque, trepidación, desgarró del fondo y aumento de resistencia de las masas de agua que invadían el buque alterando violentamente su asiento; el primer Contramaestre del Crucero (folio 45) dice que sintió la conmoción encontrándose en la segunda casamata de proa á Br. y creyendo que sería una ancla, corrió al castillo, y visto que no era el ancla, miró al mar y vió al buque casi parado completamente; que vió salir humo y vapor por las chimeneas; y conste que lo vió salir después de percatarse de que el buque estaba casi parado, cuando sabéis que el humo salió muy poco después del choque; y el timonel de guardia (folio 47) añade que en el momento del choque el Comandante dió la orden de parar, lo cual lo efectuó el barco á los pocos minutos.

Esta es la información testifical que obra en la causa referente á este extremo; mas ofrece esta, dos deducciones de inflexible lógica contra las cuales no se puede argumentar la confabulación, aunque para destruir tamaña ofensiva suposición no tendría más que presentaros la diferencia de empleos y diversidad de hechos á que se refieren unos y otros para llegar á la coincidencia.

La primera deducción la ofrece el testimonio del patrón del *Méndez Núñez* (folio 77) quien dice que pudo acercarse al *Cisneros* y recoger 33 hombres que trasportó á Corcubión, y es preciso convenir en que si el *Cisneros* hubiera seguido algún tiempo al N. W. estando el *Méndez Núñez* por la aleta de Br., claro es que, reinando calma, como se afirma unánimemente, era totalmente imposible que el balandro alcanzase al crucero en los pocos minutos que mediaron, pues la gente que embarcó en el *Méndez Núñez* fué conducida por el 7.º bote, y esta embarcación tuvo todavía tiempo de volver á bordo y hacer posterior embarco de personal.

La otra deducción es más elocuente por ofrecer caracteres de alguna mayor precisión. El marinero Fernández expone (folio 84) que al arriar el 6.º bote, volcó, y él, que se encontraba en su interior, cayó al agua salvándose por un salvavidas á popa, á donde fué nadando. Si se tiene presente que el sexto bote iba colgado en los pescantes, puédese afirmar con seguridad que fué de los primeros arriados; luego Fernández cayó en los primeros momentos de emprendido el salvotaje y según su declaración *fué á*

popa nadando; luego es de toda evidencia que en los primeros momentos del abandono el buque ya estaba parado, pues de otro modo, nadando, le hubiera sido imposible á Fernández alcanzar el barco.

Pero ¿es que podría suceder cosa diferente á lo que presentan el testimonio directo y el lógicamente deducido de los hechos?

Yo tengo la fortuna de dirigirme á un Tribunal eminentemente técnico y seguro, de que han de ser apreciados en todo su valor, puedo entrar en orden de consideraciones profesionales.

El barco chocó llevando una velocidad de 10 millas, y parte de la energía que suponen las 7.000 toneladas á cinco metros por segundo, se gastó necesariamente en los efectos que el choque produjo. La cabezada y el balance y la conmoción notadas en el barco consumieron parte de aquellos tonelámetros; el romper 14 ó 18 cuadernas y 14 ó 20 mamparos del doble fondo que tenían metro y pico de altura, y tres mamparos, además, por encima del forro interior, y el rasgar los dos cascos en una extensión probable de 14 á 18 metros, desgarró que seguramente se extendió por la parte de popa algunos metros más, como lo prueba el agua que salía por las sondas de los lastres 40 y 41 (folios 51 al 53), las enormes abolladuras y deformaciones seguras, aun cuando nadie las haya visto; toda aquella obra de fiera destrucción suponen muchas, muchas unidades de energía consumidas; y este hecho de prolongarse el desgarró en el forro exterior más á popa que en el interior, precisamente en las inmediaciones de la cuaderna maestra (colocada en las proximidades del mamparo de separación de máquinas y calderas), induce á suponer con bastante fundamento el descabezamiento de la piedra, si es que uno de estos colmillos fué el productor de la avería, como es lo más probable, ó el desplazamiento del obstáculo, fuese cual fuese, trabajo en todo caso que sólo pudo ser efectuado á costa de la velocidad que impulsaba á la masa del barco. Luego se puede asegurar con todo rigor que el barco salió del choque con su velocidad muy disminuída. ¿En cuánto? No lo sé, ni lo creo calculable; sólo sí se puede asegurar que muy disminuída. Y en virtud de ello ¿no es lógico que viera el primer Contramaestre del *Cisneros* el barco casi parado por completo á los pocos momentos del choque?

Paes ahora considerad esa velocidad sensiblemente dismi-

nuída, y parada la máquina, como instantáneamente se paró; tened presentes los aumentos de rozamiento que suponen las deformaciones del casco, el hozicamiento de la proa alterando las líneas de agua del barco y el aumento de obra viva por el hundimiento; añadid la inercia de las aguas que pugnan por entrar en el desgarró con una velocidad que es matemáticamente calculable en el primer momento, y que suponen 12 metros por segundo ¡12 toneladas de agua por segundo y metro cuadrado, Excmos. Sres!! y contad que sería matemáticamente imposible que el desgarró y deformaciones en toda su extensión fueran con perfección simétrica en relación al plano diametral del buque, y que algún momento tendrían aquellas fuerzas de inercia, y que si este momento en los primeros instantes el timonel lo corrigió con el timón (folio 47) para hacer seguir al *Cisneros* el rumbo ordenado, esto no podía hacerse más que á costa de la velocidad, y que cuando el momento del timón no fué suficiente para compensar el momento de la desgarradura, el barco seguramente evolucionó, no siguiendo las líneas de rumbo, sino otra, que sólo Dios sabe cuál fué, ni aún si á Br. ó Er. nos dice la sumaria; pero evolución en la que con toda seguridad podemos afirmar que disminuyó la velocidad considerablemente y aún ella se dirigió en sentido diferente del directo, haciendo más imposible el cómputo exacto del espacio recorrido; pues unid todo, Excmos. Sres., y si todo conspiró y se unió para que este espacio se fuera reduciendo y reduciendo, ¿porqué no se ha de aceptar así? ¿Es que se resiste el espíritu á aceptar las dos ó tres esloras como único espacio recorrido? Pues ponedle, cinco, seis, y aún más, si os place.

¿Es que hay alguien que también desea matemáticas aquí? Pues yo declaro, honradamente, que mis conocimientos no alcanzan á tanto.

No creo, mejor dicho, tengo la seguridad de que no hay quien lleve al cálculo tantos y tan complejos fenómenos. Pero si se quiere hacer una apreciación con números, hagámosla con aproximación. El barco recorría cinco metros por segundo antes del choque ¿cuanto podremos apreciar que el rascón le quitara? ¿dos, tres metros por segundo? Pues ya tenemos el barco que sale de la tocada con velocidad de cinco ó seis millas por hora ¿cuánto tiempo podremos apreciar que tarde en detenerse por la multitud de efectos que se han apuntado? ¿cinco minutos? ¿hay

quien apreciaba ocho? ¿extremamos la nota y llegamos á diez? Pues estos 10 minutos, á una velocidad prómia entre las seis de la salida de la piedra y cero de la parada, lo cual si no es exacto es aproximado, ó sea á una velocidad de 3 millas, estos 10 minutos suponen ¡media milla recorrida! Y hay que convenir en que hemos extremado mucho.

La importancia de este razonamiento, habréis comprendido que va enderezado á combatir por absurda la aserción de que el *Cisneros* pudo haber tocado en los mismos *Meixidos* y que si se encontraba el barco donde actualmente se encuentra era debido á la arrancada, á haber metido el timón todo á la banda, etc., y hasta, Excmos. Sres., á que, obedeciendo á una nueva ley física, que recomiendo á los inventores, había recorrido el *Cisneros* unos cientos de metros ¡submarinamente!

Pero, y después de todo esto, pregunto yo ahora, tras tanto razonamiento y tanta apreciación ¿es que el espacio recorrido por el buque con relación á los puntos fijos de la tierra dependen solamente del que recorriera con relación á las aguas en que aquél flotaba? ¿es que á su vez las aguas estaban tranquilas?

Yo no sé, aunque lo presumo, si en el lugar del suceso la onda de la marea ya ha roto y se producen allí corrientes de marea que se combinan con los movimientos de las aguas producidos por otros efectos; lo que sí sé es que la hora era muy próxima á la bajamar, siendo difícil predecir si era antes ó después de ella por desconocerse el valor del Establecimiento de puerto allí en el mismo lugar, y por ser este valor, en todo caso, promedio de los que este retardo alcanza en diferentes días del año; lo que sé es que en las proximidades de la bajamar las aguas no debían tener, por efecto de la marea, movimiento sensible, de modo que es lo lógico y racional suponer que de existir movimiento de las aguas este sería en dirección de las corrientes generales en esa costa. Y lo que sé también, y mucho mejor que yo lo sabéis vosotros, porque es axiomático entre los navegantes, y el derrotero lo dice, es que la corriente en esta costa tira del N. E. al S. E. especialmente en invierno, con una velocidad que alcanza hasta á dos millas. De modo que resulta que esta corriente actuando sobre el *Cisneros* y sus aguas la media hora que estuvo á flote después del choque, es lo regular que ejerciese sobre la situación posterior del barco, una influencia que bien pudo haber alcanzado á una milla y que fuera mayor que la distancia recorrida por

éste en virtud de su inercia, efecto de la velocidad de que estaba animado después del choque, y efecto que exajerando lo hemos hecho alcanzar á media milla; y bueno es también hacer constar que si esta última causa pudo haber alejado al crucero, del *Meixidos* una cantidad, como creo haber demostrado, poco importante, la corriente pudo acercarle al mismo bajo en cantidad más importante que el espacio anterior.

En resumen: que es difícil sino imposible sentar nada en concreto referente á este extremo, que la lógica conduce á admitir que el espacio resultante recorrido por el crucero después del choque hasta su sumersión, es probable haya sido hacia el E. y que me perdonéis si he abusado tanto de vosotros al tratar este punto en el cual bien se ha recreado la indocta fantasía.

Ligeramente, porque no merece otra cosa, me he de ocupar de otro punto relacionado con los últimos momentos á flote del Crucero perdido. Me refiero al tiempo transcurrido desde el abandono del buque por el Comandante á la sumersión completa. Todas las declaraciones de ajenos y propios, dicen que esta sumersión fué rápida; el Comandante asigna (folios 2 y 3) á este intervalo, un valor próximo de dos minutos; el segundo Comandante y Tercero dicen (folios 9 al 17) que á toda fuerza de remos de su canoa apenas si pudieron llegar desde el portalón á 112 cable de la proa, lo cual supone, á una velocidad de tres ó cuatro millas, los dos minutos apreciados por mi Comandante. Que el remolino no se extendiera á tal distancia lo explican mil razones y especialmente la forma de irse á pique el barco (casi de proa), que los compartimientos se iban llenando casi sucesivamente y no simultáneamente, como ocurre cuando la sumersión es horizontal, la poca área de flotación reducida casi á la cuaderna y mil otros detalles. ¿Es que acaso el afán de dudar puede lícitamente alcanzar á este extremo insignificante? ¿Qué importaría, ni á qué afectaría fueran dos ó tres ó cinco ó diez minutos ó un cuarto de hora el intervalo transcurrido? Hombres de honor dicen que fueron dos minutos y cuando nada se opone ni se puede señalar interés especial ni favorable ni desfavorable, el testimonio es completísimo y fehaciente.

Aclarados estos extremos, podemos ya recoger el convoy formado por el *Argonauta* y balandro *Hércules* y nueve ó diez botes del *Cisneros* donde sus 600 últimos tripulantes se dirigen á Muros, con el corazón oprimido por la desgraciada pérdida de su

barco y de su equipaje, y libros y papeles, y de su pequeña fortuna algunos, todos, el embarco y todos envueltos en una ruina, pues, bien sabéis, Excmos. Sres., que somos todos pobres, muy pobres ahora, y que en mucho tiempo, aún con los socorros de náufrago que da el Estado, no nos ha de ser posible, sin crueles sacrificios, volver á reunir aquel equipo perdido.

Y no es sólo la ruina material lo que les abruma, es que según costumbre ininterrumpida, saben les espera... un mundo de diatribas.

No seguramente del nobilísimo pueblo de Muros donde son acogidos con una afabilidad y cariño que nunca nuestra Corporación agradecerá en la medida del merecimiento. Las escenas de desprendimiento, nobleza y hospitalidad no las he de relatar; no importan aquí.

En aquel noble pueblo no hay casa que no tenga en su actual generación, si es pobre, algún ahogado en el mar, y si es de aquella clase de históricos Capitanes mercantes muradanos, que encierre además la historia de algún barco naufragado. Y ellos no lo tienen por manifestaciones de negligencia ó impericia, son manifestaciones de la pequeñez é impotencia humana para dominar un elemento tan grande y tan poderoso como el mar.

Por esto los muradanos son gente justa y noble. ¡Dios les bendiga su caridad!

Un último suceso me importa consignar; no hay constancia de él en autos, pero su publicidad extraordinaria le hace fehaciente. A las pocas horas de estar mi Comandante en Muros fué interrogado telegráficamente por S. M. el Rey (q. D. g.) respecto al siniestro, y la contestación dada entonces fué el esquema de la declaración prestada después por aquel en la causa, la que coincide con esta relación de hechos que acabo de tener el honor de exponer ante el Consejo. Vosotros juzgaréis de la importancia que encierra este detalle.

Excmos. Sres.:

Si esta causa no se refiriera á un hecho que deja vestigios materiales de su comisión, la concordancia grande que os he señalado de testimonios directos producidos por todas las categorías de la dotación del *Cisneros* y por los testigos presenciales extraños á ella, así como los testimonios deducidos con lógica inflexible, sin que exista una sola nota que disuene; esta concordancia, que por muchas razones no puede haberse obtenido por

confabulación, sería conceptuada en inflexible rigor como prueba plena y ella bastaría para garantizar completamente la exactitud del relato de hechos, los que podríamos, desde luego, analizar técnicamente y darles calificación jurídica.

Mas es de toda evidencia que si el barco se fué á pique donde la concordancia testifical dice, allí, ó en sus proximidades inmediatas, debe encontrarse el crucero perdido, y también es de exacta y lógica deducción que si el *Cisneros* ha chocado en un obstáculo poco distante del lugar donde se sumergió, dicho obstáculo se ha de encontrar ó debido encontrarse en las inmediaciones de donde descansan los restos del crucero.

De aquí surgen la verificación de dos pruebas de inspección local: encontrar el barco y encontrar la piedra.

Existen, desde un principio, en la causa, datos suficientes para poder presumir que el reconocimiento con inspección ocular del buque en el fondo del mar no alcanza el límite de la posibilidad humana. Se sabía, en efecto, que el hundimiento del crucero había sido en posición muy inclinada con la horizontal; la eslora del barco eran 106 metros, la proyección de esta eslora sobre un ángulo con la vertical de 30°, 40° y 50°, suponen 90 y 80 y 68 metros de fondo respectivamente; luego sabiendo que en aguas tranquilas el máximo que los buzos pueden reconocer, no trabajar, es de 30 á 35 metros, los que más, de toda evidencia resulta que tal prueba plena, en este extremo, no era practicable.

Así lo confirmó el que allí en el lugar estuvieran desempeñando diferentes comisiones relacionadas con el suceso, diversos buques de guerra, el *Urania*, el *Marqués de la Victoria*, *Vasco Núñez de Balboa*, y de ninguna posibilidad de reconocimiento directo pudieren dar cuenta: el Comandante del *Urania*, que es el único que ha testimoniado en esta causa, en los folios 195 á 200, habla de 50 á 60 metros, profundidad, dice, en que, según parece, se encuentra el *Cisneros*.

Las Autoridades locales de Marina tampoco han tenido ningún conocimiento de este extremo, pues constaría en la causa.

Y no son sólo los de casa quienes corroboran la imposibilidad que los anteriores indicios manifiestan, pues en las declaraciones de los cinco patrones de pesca y cabotaje, y pescadores prácticos de Muros, obrantes en los folios 232 al 237, ya en plenario, con unanimidad exponen que unos han oído decir que el *Cisneros*

e encontraba en treinta y tantas brazas de agua; y Sestayo, el pescador que prestó auxilio en el salvamento, concreta (folios 236 y 237) treinta y dos brazas, ó sean cincuenta y cuatro metros; igual profundidad que es encontrada con el escandallo por los peritos Alférez de Navío Ozámiz y Capitán mercante Louro, en el lugar designado por Sestayo, como probable del hundimiento.

Pero si todavía existiera alguna duda, hoy es factible afirmar más la creencia de imposibilidad de practicar el reconocimiento á que me refiero; no hay más que contar los tres meses transcurridos desde que tuvo lugar el hecho y pensar que si en este plazo, á pesar de los apetitos que la presa despierta, no se ha hecho público el que nadie haya conseguido obtener rastro alguno que se refiera al barco, y por ende á su situación, con seguridad puede predecirse que los intentos particulares verificados, si es que han existido, no han obtenido éxito alguno. Acudid á vuestra conciencia, recordad la agitación que el suceso ha producido, tened en cuenta que vivimos en la época de la publicidad y que el afán de verse en letras de molde es de los capaces de hacer cometer los más desatentados desafueros, y encontraréis, aunque yo no los exponga, los fundamentos racionales de este argumento que os presento.

Sí, pues, no era posible recabar prueba plena referente á este extremo, no cabía otro recurso que acudir á aumentar la prueba indiciaria, y muy oportuno estuvo el Excmo. Sr. Fiscal al solicitar que se abriera la información testifical en Muros, abarcando este punto, y caso de posibilidad, por existir testigo con conocimiento de causa, reconstituir por medio de peritos la situación en que el crucero se fué á pique. No cabía imaginar más valioso indicio. Habéis visto, cómo ha tenido diligenciación esta prueba: cuatro testigos (folios 232 al 236), tres patrones de pesca y uno de cabotaje, han declarado, por referencia, que el barco se encuentra á unas dos millas de la Roncosa, ó sea la piedra que señala la carta en los Meixidos, y el pescador aquel que prestó auxilio en el salvamento de la dotación, Sestayo, dice (folio 236 vuelto y 237) lo mismo, añadiendo que, aunque no con exactitud precisa, él se compromete á conducir un buque ó bote al lugar donde casi con seguridad se encuentra el crucero perdido. Reconstituido (folios 238 vto. y 239) este lugar probable por medio de dos ángulos horizontales que allí toman los peritos,

Alférez de Navío Ozámiz y Capitán de la Marina Mercante Louro, á los Montes Finisterre, Pindo, Taume y Louro, resulta el punto en la carta al S. 80° W de la Roncosa y á dos millas de distancia. Pero resulta algo más que no aparece expreso en la causa y que siento necesidad de señalar: el punto así situado por los peritos está muy próximo, casi la toca, á la sonda de las 30 brazas y ellos con el escandallo sondaron 32 en el lugar. Existe, pues, conformidad en este extremo, entre carta, situación dada por peritos, y señalada por Sestayo, y referencia de los otros testigos de Muros,

Pero esta situación del barco á pique dista una media milla al E. NE. de la que la derrota del *Cisneros* ha dado. ¿Será esta la primera discordancia apreciable que aparezca en la causa? Creo fácil demostrar que no.

En primer lugar, bueno es tener cuenta que ambas situaciones, con un corte, sin comprobación por una tercera y dada una por la aguja y en circunstancias de nervios excepcionales, y la otra con ángulos horizontales entre montes cuyas cimas no es fácil precisar con fijeza, son poco á propósito para representar garantía de exactitud completa. Pero aunque ambos fueran al metro, no significaría contradicción la distancia que media entre ellas, pues bien prolijamente he discutido el punto del espacio que pudo recorrer el barco desde el choque al hundimiento y bien creo haber demostrado la posibilidad de que la influencia del movimiento del barco con las aguas haya sido mayor que la del barco con relación á ellas, y una vez más he de insistir en que las corrientes generales en el lugar, son, especialmente en invierno. (Derrotero página 32 y 33) hacia el E. SE. y NE. Aquella costa chupa, según expresión muy gráfica usada por nosotros, de modo que, antes que constituir contradicción, la discordancia señalada es prueba de exactitud de la relación unánime que hacen testigos propios y ajenos, todos presenciales, pues pone de manifiesto aplicando la lógica á la predicción más probable de los sucesos, que estos se encuentran comprobados tal como los presenta la información testifical.

Pero ¿queréis otra prueba aplastante de que en las proximidades del lugar señalado por Sestayo se encuentra el buque en el fondo, y por consiguiente está más y más confirmada la versión testifical de la dotación y de los testigos presenciales ajenos á ella, y de las deducciones que de estos testimonios se obtienen?

Pues sabed que los detractores, y ya me entendéis, podéis comprobar mi cita, os invito, excelentísimos señores, á ello, os lo suplico encarecidamente, señalan un punto poquito más al N N W, que no dista ni un cuarto de milla, del que Sestayo señaló á los Sres. Ozámiz y Louro, y por consiguiente separado dos millas de la Roncosa, ó piedra señalada en la carta. ¿Se puede dar mayor comprobación?

Existe, además, otra prueba material de reconocimiento local, prueba de carácter concluyente; me refiero al hallazgo de la piedra ú obstáculo donde debió chocar el *Cisneros*, obstáculo que debe encontrarse en las inmediaciones del punto dado por la derrota del barco y de la situación reconstituída del barco en el fondo.

Permítaseme, ante todo, que manifieste la total imposibilidad de reconocimiento del obstáculo, caso de haber sido éste un delicto. Que estas fieras sueltas en el mar existen en las proximidades del suceso, no cabe duda alguna. Acabáis de oír leer (folio 243) el certificado del Depósito Hidrográfico con lista interminable de ellos y algunos con fe de existencia de fecha muy inmediata á la del suceso. Qué estos peligros para la navegación sean capaces de producir una avería como la examinada, no soy perito para apreciarlo; mas no me repele el admitirlo en cuanto se introduzca alguna circunstancia excepcional en el obstáculo y en el buque chocado.

Y como no quiero dejaros con el mal gusto de boca de ningún estado excepcional, y existe mucha mayor probabilidad, sin excluir las otras, de que el obstáculo chocado haya sido un pedazo muy firme de nuestro planeta, necesito ocuparme de la prueba material de reconocimiento de las piedras sueltas ó de aguja que pudieron haber producido la avería.

Este reconocimiento no es, como el del barco, humanamente imposible. Es sí muy difícil de efectuar, requiere tiempo y además elementos con que no contamos (folios 159 al 200), según propio testimonio del comandante del *Urania*, Jefe de la Comisión Hidrográfica. El Excmo. Sr. Fiscal ha tocado este punto en su Dictamen con una competencia y acierto que por su personalidad, por su graduación, por su práctica, por su calidad de experimentado Ingeniero hidrógrafo... tiene valor que sería difícil igualar por alguien.

Por tal razón he de tratar este asunto muy someramente.

El reconocimiento hidrográfico de un lugar donde tienen asiento cabezos ó piedras llamadas de aguja, y es evidente que el lugar del suceso satisface á esta característica y evidente es por la forma de la avería que, en todo caso, la piedra era de estas condiciones; el reconocimiento hidrográfico, sólo para las necesidades de la navegación, de un paraje como el de las inmediaciones de los Meixidos, es de una dificultad extrema, aún tratándose de un puerto y en aguas tranquilas. En los tres años que de mi carrera me ha tocado estar ocupado en estas labores, recuerdo un suceso elocuentísimo que lo evidencia. Estábamos levantando el plano del puerto de Pasajes (Guipúzcoa), que todos conocéis; nos encontrábamos explorando con el escandallo el saco de la parte de dentro de los Arandos y en el fondo de esta enseada, próximos á la entrada del canal determinado por el castillo de Santa Isabel y la Punta de la Cruz, y á unos metros, muy pocos, separados de la línea de rumbo obligada á los barcos en sus entradas y salidas, el Jefe de la Comisión, que lo era el ahora General Luanco, respetabilísima autoridad en la materia que todos conoceis, descubrió la irregularidad de un solo metro en dos sondas consecutivas que tendrían un intervalo de veinte metros y acusaban un fondo de piedra comprendido entre seis ú ocho metros. Aquél que nos pareció nimio detalle á todos, produjo, en cambio, gran contrariedad á nuestro Jefe, el que ordenó hacer un reconocimiento más prolijo. Duró éste días enteros sin que obtuvieran más éxito las investigaciones que la confirmación de la irregularidad apuntada. Mas en fuerza de tirar el escandallo, en una ocasión pareció prender en menos fondo, y con este indicio ya se utilizó escandallo de superficie próxima á un m², con el que, no sin trabajos, pudo determinarse la existencia de una piedra de 4.5 metros de fondo, muy poco, muy poco desviada de la ruta de los barcos, tan poco, que con seguridad se puede predecir que habían pasados cientos y cientos de buques tangenteando el obstáculo, quién sabe si separados sólo milímetros de él, quien sabe si algún naufragio ocurrido allí sin explicación plausible la tuviera después en la existencia desconocida del bajo Mikanao. En fin, tan peligrosa era la piedra, que la celosa Junta de Obras del puerto, cuando tuvo conocimiento del hecho, procedió á su voladura. No quedó duda aquella vez de que existía la piedra. ¿Y sabéis el trabajo que nos costó, en espacio tan limitadísimo, en aguas tan tranquilas, con los observadores colocados en

estación á 200 metros del bajo, el llegar á hacer una exploración de confianza? Yo no lo recuerdo á punto fijo, pero os puedo asegurar, con el testimonio de los Jefes y compañeros, que no me dejarán mentir, que empleamos entre todo más de quince ó veinte días en reconocer aquellos pocos cientos, muy pocos, metros cuadrados.

Pues ahora pasemos á los Meixidos, á las inmediaciones del lugar del suceso, y suponiendo que tenemos puntos situados en el terreno firme, cosa que hoy no sucede, y admitiendo que en el lugar no exista más fondo que seis á ocho metros como en Pasajes, (hipótesis que dista mucho de la realidad, la que supone mucha más agua y por consecuencia enormemente mayor dificultad) se puede asegurar que para explorar igual superficie de metros cuadrados que exploramos en el Mikanao, lógicamente se ha de necesitar mayor plazo de un mes, número de días laborables que han de ser seguidos, porque allí precisa dejar referencia del trabajo de un día para otro, y las que por lo distante de las tierras no pueden ser enfilaciones á ó desde ella, y referencias flotantes, en consecuencia, que si viene algún oleaje las destruye, destruyendo la labor efectuada, y número de días seguidos de calma que es muy posible existan años en que durante su trascurso no tengan efecto ni en una sola ocasión.

Esto es para reconocer extensión limitadísima de dos ó tres áreas; contad ahora que la situación dada por la derrota del *Cisneros* no puede ser completamente exacta ni se le puede dar menos límite de error probable, por las razones expuestas, que media milla y, por consiguiente, el área á explorar es de 2,5 millones de metros cuadrados y el número de escandalladas, aunque no sea más que una por cada 100 metros cuadrados, y aún así quedaría mucho por explorar, pueden suponer 25.000 sondas, las que reducido á plazo laborable significan una eternidad, tampoco realizable así, en virtud de otras razones que no apunto, por ser suficiente para mi objeto dejar demostrada la imposibilidad de efectuar un reconocimiento en este lugar que medio puliera satisfacer á las necesidades de ser instrumento de prueba en el proceso.

Ni con escandallo, y menos con buzo, es realizable la labor; no existe otro procedimiento utilizable que el rastreo, y éste el señor Jefe de la Comisión Hidrográfica (folios 195 al 200) dice que presenta serias dificultades en este tiempo y con las embar-

caciones de que dispone. Tan serias se pueden preveer, sobre todo en lo que se refiere á las embarcaciones de que se dispone, que dudo mucho con ellas se pudiera realizar, pues si la rastra tiene pocas dimensiones, en poco adelanta el rastreo al escandallo, y si la rastra es una percha de 10 ó 12 metros de longitud, con embarcaciones á remo, es imposible la operación. Habría necesidad de vaporcitos, quizás en número de tres, que no tenemos, construir la rastra, que no la tenemos, y después de obtener la votación del presupuesto, que tampoco tenemos, esperar muchos días, meses y quizás años para poder terminar la labor, que sería necesario empezar por la determinación de puntos firmes en tierra, que hoy no están situados con seguridad. El Excelentísimo Sr. Fiscal dice que se puede suponer comisión de tiempo ilimitado, y, efectivamente, basta considerar que después de realizada la faena geodesica preliminar, con vaporcitos ideales, serían precisas 200 recorridas de una milla, si la rastra era de 10 metros, y que estas recorridas tendrían que hacerse con tiempo en calma y en días seguidos por la precisión de referencias flotantes á que antes he aludido, y que todo esto habría que hacerlo por completo en medio del mar, y en un mar que en invierno con S. W. y N. W. y en verano con N. E., no está tranquilo nunca.

Pues ahora sin trabajos preliminares realizados, quitad la rastra, los vaporcitos y el presupuesto y tendréis la medida de lo que podía confiarse realmente en el único medio de presumible eficacia ó sea el de rastreo.

Por todas estas razones, que, con mayor competencia esboza, el Excmo. Sr. Fiscal en su Dictamen, cuando esta defensa empezó á intervenir en el procedimiento no pidió el reconocimiento hidrográfico de lugar, como prueba, y por todas aquellas aumentadas, pensaba presentar formal protesta contra cualquier intento de reconocimiento que se propusiera, fuere por quien fuere, y que no se realizase del único modo que se pudiera esperar eficacia. Porque á un reconocimiento en las debidas condiciones confiaba la Defensa la prueba plena ansiada, pero de un reconocimiento defectuoso no se puede esperar más que un injustificado y desfavorable descrédito.

Tal sucede con el efectuado por el *Urania*, y cuyo resultado aparece en los folios 195 á 200 y 206. Del 7 al 15 de Noviembre no se pudo sondar más que con *el barco un día* y desde esta fe-

cha al 23 otros tres ó cuatro días; total 157 escandalladas en 16 días exclusivamente destinados á esta labor. Ante vosotros, excelentísimos Sres., no tengo que esforzarme en puntualizar el valor que puede tener el reconocimiento de un lugar para investigar si existen piedras sueltas, lugar que mide 250 hectáreas y donde no se han efectuado más que 150 escandalladas, correspondiendo una de estas para cada 13.000 metros cuadrados ó una por cuadrado de 1.15 metros de lado. El digno Sr. Jefe de la Comisión Hidrográfica ya lo hace constar; ello ni es concluyente ni es reconocimiento.

De modo que, aunque sea factible, en absoluto, alcanzar la prueba plena con el reconocimiento hidrográfico, con los elementos de que disponemos *ad hoc* y por razones de climatología local, es totalmente imposible obtener tal prueba.

Se hace, pues, preciso sustituir también esta plena por otra prueba indiciaria.

Pretendo demostraros la posibilidad de existencia de la piedra, poniendo en evidencia que si no la trae la carta es consecuencia natural y lógica de cómo ella fué, en su debido tiempo, levantada, señalando que el hallazgo de este obstáculo no es ningún fenómeno extraordinario producto exclusivo de esta España desgraciada, por el empeño de hacerla así muchos de sus hijos, analizando los testimonios de los prácticos de la localidad que han asegurado la existencia de piedras sueltas á distancia de dos millas de la Roncosa y presentando algunos casos de barcos perdidos en aquellos lugares, si no en análogas circunstancias, en muy parecidas á las que se perdió el *Cisneros*.

Erase en 25 de Mayo del año 1831, cuando el Conde de Salazar por R. O. nombró á D. Ignacio Fernández Flórez, Capitán de Fragata, Comandante del bergantín *Guadiana*, para que con toda urgencia, y aprovechando la próxima estación de verano, continuase la rectificación hidrográfica de las Rías de Galicia, labor empezada por D. Antonio Doral con el reconocimiento, sin terminar entonces, de la ría de Pontevedra. En 22 de Junio del mismo año, en carta oficial número 208, el Comandante General del Apostadero de Ferrol, participa la salida del *Guadiana* para el desempeño de la comisión y en 14 de Diciembre del mismo año, participa la misma Autoridad, en carta oficial número 380, dirigida al Conde de Salazar, que Flórez ha terminado Pontevedra, levantando Arosa y llegado por la costa hasta Cabo Corro-

bedo. ¡Seis meses, Excmos. Sres., con un barco de vela y con los elementos de que dispondría! Dos años lleva nuestra actual Comisión Hidrográfica sólo en Arosa y quizás le falte otro tanto para terminar. Verdad es que ha descubierto un centenar, no es exageración, un centenar de bajos de mayor ó menor importancia, no señalados por D. Ignacio Fernández Flórez. Mas sigamos. El 17 de Enero del año siguiente, 1832, ordenó de nuevo el Conde de Salazar que se emprendiese nueva campaña hidrográfica, reconociendo las Rías de Muros, Noya y Corcubión y costa hasta Finisterre, formando, además de los planos de estas rías una carta esférica comprendiendo desde Corrobedo á Finisterre y otra desde éste á Coruña. No ha podido proporcionarme el distinguido Jefe que me ha obsequiado con estos datos, la carta, ó su copia, dando cuenta de la salida del *Guadiana* con la expedición; pero supongamos que fuera el cumplimiento de la orden inmediato. Pues bien, el 23 de Mayo del mismo año ya da cuenta D. Ignacio Fernández Flórez de estar en Corcubión continuando la Comisión que está desempeñando. Lógico es deducir que en estos tres meses levantó el insigne hidrógrafo Muros, Noya y parte del litoral hasta Corcubión, en cuya parte se encontrarían los *Meixidos*, más próximos á Muros, y toda la pedrería de Bruyos, Mean, Miñarzos, etc., etc. ¡tres meses, y de invierno, Excmos. Señores! ¿Cuántos días le tocaría de este intervalo de tiempo á los *Meixidos* y sus inmediaciones?

Y no hay que suponer que volvió, porque en R. O. de 27 de Mayo del 33, se le ordena hacer el trabajo de Toriñana á Ortegal, el 21 de Agosto ya está en Prior y en Septiembre en Cedei y en 4 de Julio del 34 remite Flórez los resultados del reconocimiento de Finisterre á Ortegal en dos cartas esféricas, dos cuadernos con los elementos para su formación y un pliego de las novedades encontradas en el reconocimiento; y el 9 de Julio del 34 se da orden al Comandante de Marina de Santander para que reciba los instrumentos que le entregue el *Guadiana*, por haber terminado la comisión.

¡En tres años, Excmos. Sres., hizo aquel ilustre, ilustrísimo hidrógrafo, una triangulación bastante concienzuda, midió varias bases de verificación, algunas de las cuales le sirvieron después para levantamientos parciales é hizo el detalle topográfico y el levantamiento del relieve submarino desde Pontevedra hasta Ortegal, el litoral más accidentado que sin duda existe en nuestra

Península, comprendiendo todos los puertos y rías en él situados! Yo no lo quería creer, he necesitado examinar la documentación de aquel tiempo para convencerme, y aquí quedan apuntados los números de las cartas oficiales por si alguien desea compulsarlas, y aquí traigo la documentación, por si los señores Jueces desean comprobar mis citas. Pero todavía hizo más aquella gloria de nuestra Corporación, pues, según se deduce de la Real Orden fecha 27 Marzo del año 33, en aquellos años también fijó astronómicamente la longitud de Muros, la de Finisterre que daba en un principio 4'-39" más al E. de la de Tofiño y aún no se puede deducir claramente de los datos que tengo si también observó y calculó la del Observatorio de Ferrol.

Y claro es que lo que fué en cantidad, que entonces era absolutamente imprescindible, necesariamente dejaba de ir en calidad, sin que esto sea quitar un ápice de valor á la meritoria obra de Flórez, quien sólo trató de sacar de puntas, como creo que dicen los escultores, la hidrografía de esta costa. Lo que avergüenza decir, y lo digo porque no tengo más remedio, es que hasta el año 1903 no se ha podido empezar seriamente en Galicia el trabajo de afinar el levantamiento hidrográfico, porque las cartas que hoy usamos son las mismas, salvo algunos detalles corregidos, que las de Flórez, publicadas hace 70 años.

Yo he procurado, por mí mismo, comprobar algunos de los errores de situación que me han comunicado tiene la carta á que aludo; en muchos no he podido hacerlo y he suplicado la noticia á los compañeros que navegan actualmente y son prácticos del litoral. He aquí su índice, que doy como prueba confirmatoria de la historia que os he hecho de la carta:

El Farelo, piedra en el paralelo de Toriñana, está un poco más afuera de la enfilación que marca la carta; me ha asegurado persona de respetabilidad que media milla al N. de la Muñiza, piedra en el paralelo de Cabo La Nave, existe otro pedrusco entre fondos de la carta de 21 y 49 brazas; el bajo de la Carraca, entre La Nave y Finisterre, se encuentra más afuera de lo que la carta lo trae; la misma Comisión Hidrográfica, con motivo de la determinación del famoso bajo Ereza, en Corcubión, ha denunciado la mala posición relativa de Cabo Cé y La Lobeira; un práctico oficial, quizás el más práctico de estas cosas, ha avisado que al E. de las Arrosiñas hay otro bajo distante 0,3 millas de la piedra más al N., piedras, estas, que un Oficial muy práctico me

ha significado su duda de que estén bien de orientación y situación con respecto al Duyo y á los Miñarzos; un Capitán mercante de Muros me ha asegurado que al NE. de la Roncosa existe otra piedra á media milla de aquella; prácticos que deponen en esta causa (folios 235 vuelto y 236) hablan de una piedra nueva descubierta hace poco al SW. de la misma Roncosa y piedra que tiene 30 brazas de agua en su caída; el mismo Capitán mercante muradano me ha asegurado que media milla al E. de la piedra más meridional de los Bruyos existe otro pedrusco donde la carta señala 10 y 26 brazas, así como al W. de la Baya existe otro bajo que no trae la carta; el anterior práctico acreditadísimo asegura que media milla al N. $1/4$ NE. de la piedra al N. de las Basoñas existe otra piedra entre fondos señalados de 16 á 25 brazas; entre los pescadores del Corrobedo y Arosa existe la creencia de que en el placer de las Farrapadas hay otro bajo sin explorar que llaman el Panarro; la Dianteyra está más al N. de lo que marca la carta pues enfilada con la Pragueira queda Sagres al S, y según la carta estos islotes debían quedar muy al N. de la anterior enfilación; y navegando por entre estas piedras de los Corrobedos, sería cuento de nunca acabar ir citando todas las enfilaciones que no concuerdan en la carta y en el terreno. En cuanto á la ría de Arosa ya os he dicho los centenares de bajos allí encontrados. ¿Y podría suceder algo distinto del cuadro que os presento, dado como está levantada esta carta? Lo admirable, lo admirabilísimo es que no tenga más errores y omisiones, que seguramente las tendrá, y de alguas de ellas se vendrá á tener conocimiento cuando la Comisión Hidrográfica haga el trabajo de afinamiento, y aún así y todo otras, antes ó después, serán descubiertas por las quillas de los barcos, cuando llegue á cumplirse la ley de las probabilidades.

Ya véis lo que acaba de suceder en las costas de Almería, que están hidrografiadas modernamente y con una prolijidad exquisita: acaba de chocar un barco con bajo que no se encontraba en la carta y que parece dista una milla próximamente de la tierra.

Y todo ello no sucede sólo en nuestro país; yo tenía preparada una relación de las piedras encontradas durante corto período de años; pero este escrito adquiere desmesuradas proporciones, que os han de molestar, y quiero ahorraros todo aquello que no sea esencial al caso concreto que examinamos. Me limi-

taré á dar sucinta cuenta de las descubiertas en el año del naufragio del *Cisneros*. No quiero mentar las muchas halladas en las costas Marroquies, (Aviso á los Navegantes números 521, 677 y 737) porque se podría alegar que nada tiene de extraño en el estado de incultura de aquel país; tampoco quiero referir otras descubiertas en las costas de Liberia (Avisos números 100, 501 y 719) aunque á esta República no alcanzaría el dictado que á Marruecos, pues entra con paso vertiginoso por el camino de la civilización; tampoco quiero hacer cuenta de otra piedra averiguada en Costa de Oro (Aviso núm. 101) distante 12 cables de la tierra; no da mucha fuerza al argumento, teniendo tanta como tiene, la noticia de seis piedras descubiertas por el buque hidrógrafo inglés *Sealark* en las proximidades de Djeddah, Mar Rojo, (Aviso núm. 294) piedras sueltas de 3 á 10 metros, situadas desde 1,5 á 3,5 millas de la costa; en las Islas de Cabo Verde (Avisos números 94 y 644) un vapor inglés con su quilla ha descubierto un bajo á 2,5 millas de la tierra, y el aviso de que tomo la nota advierte que, como las cartas inglesas y españolas del lugar están basadas en un reconocimiento hecho por los ingleses en buque de vela y durante los años 1819 y 1821, se deben usar con grandes precauciones, pues se han descubierto *ahora* varios peligros y pueden existir más que no están señalados en la carta; y no quiero sacar la consecuencia de si para la carta de las Rías de Galicia, que está basada también en un reconocimiento hecho en un buque de vela y en fecha poco posterior á la señalada para Cabo Verde, cabe lógicamente predecir análoga posibilidad, ahora que se han descubierto varios peligros. Mas sigamos, y no me detengo ni en las costas de Islandia (Aviso núm. 379) donde el Comandante de la División Naval avisa que las rompientes salen cinco ó seis millas al N W de lo que indica la carta, ni en Chile, (Aviso núm. 331) donde 200 millas mar afuera de toda tierra un barco encuentra una roca blanca de 3 á 4 metros de altura sobre el mar y de cuyas dimensiones da idea el que fué confundida en el primer momento con una embarcación; mas llegamos á la costa del centro civilizado y nos encontramos que la marítima Noruega da cuenta (Aviso número 166) de que un vapor ha tocado en una roca no situada en la carta, roca que se ha logrado reconocer al W de Singleo; y en otro aviso (número 166), advierte al mundo entero de que, efecto de nuevos trabajos hidrográficos, previene que no se preste absoluta

confianza á las actuales cartas del fior de la misma Cristianía; y en Italia (Avisos 299 y 616) dos torpederos descubren otros dos bajos no situados en la carta.

Pronto termino, Excmos. Sres., este informe cúmulo de caprichosos inventos en un año por navegantes no españoles. Los franceses han inventado: un manchón de Rocas en el Golfo de Ventilegne (Aviso número 727) á 2'5 millas de la tierra, con un cabezo á flor de agua, y otros de 1 á 3 metros de profundidad; además, en la Bahía de Ajaccio (Avisos números 711 y 712) han descubierto ó inventado, que yo no lo sé, cuatro rocas sueltas de 2 á 3 metros, y en el paso S. de Lorient, Rada de Larmor, (Aviso número 554) han encontrado otro bajo de piedra no señalado en la carta. La fantasía de los Norte-Americanos, como todo lo de aquel país, ha sido extraordinaria en lo que se refiere á engaños con hallazgos de piedras nuevas. El Capitán del *Slavonia* de la Cunard Line (Aviso número 220) descubre un banco de 15 metros (muy peligroso) en alta mar; en el puerto de Salem, estado de Massachussets, la goleta Eduard H. Cole ha tocado en una roca no situada; en el puerto de Glonchester (Aviso número 33) se ha descubierto otra de 3'7 metros de agua; el buque hidrógrafo llamado *Hidrografer* ha avisado la existencia de un bajo de 8 metros á 14 millas del faro de Georgetown; y por último, en el propio Cayo-Hueso, en el canal del S. E. (Aviso 66), un Oficial de la Marina de Guerra, de la dotación del *Hartford*, oficial que no quiso que su país fuera menos que los franceses fueron el 94 en Brest y por aquellos tiempos fuimos nosotros en este Ferrol, informa la existencia de un bajo de 5'5 metros de agua, de muy pequeñas dimensiones y peligroso para la navegación. ¡Ha tenido la osadía el marino yanki de colocar este bajo en medio de un canal que está valizado con boyas.

Pues en la propia Inglaterra, que gasta más dinero en un año en Hidrografía que nosotros en un siglo, se han descubierto este último año, bancos de piedra, manchones y otros peligros en la bahía Broadford (Aviso 683), un bajo en la bahía Tor (Aviso número 458), en las Seilly (Aviso 251), dos bajos y un banco á nueve cables de la tierra y en el propio Canal de Plymouth (Aviso núm. 420) se ha descubierto un bajo de 7,3 metros de agua.

Vale la pena de fijarse, excelentísimos señores, en que á medida que se sube por la cuesta de la cultura marítima de los

países y de la mayor atención y recursos que ellos prestan. los bajos y los obstáculos son reconocidos y descubiertos en su mayor parte por Oficiales Hidrógrafos, no sin que de cuando en cuando se ocupen de ello las quillas de los barcos, que de esto nadie se encuentra exceptuado, pero en una proporción mucho menor que donde la incultura marítima tiene su asiento.

Ahora, con los precedentes que os he dado del modo cómo levantó D. Ignacio Fernández Flórez la carta que se publicó el año 1835, con las seguridades que os doy de que en la carta publicada el 75 y 81, publicación que no obedeció á ningún nuevo reconocimiento del litoral aquél, sino á la agregación de los nuevos datos adquiridos por los navegantes y á los proporcionados por las cartas extranjeras en materia de sondas fuera de las aguas jurisdiccionales, con la seguridad de que en ella no existe ninguna alteración de la primera publicada en lo que se refiere á las inmediaciones del Meixido, seguridades que podéis comprobar con el examen de ambas cartas, las que existen en esta casa y quizás tengáis á mi propuesta en esa misma mesa, con las seguridades que también os ofrezco, con el testimonio del propio Depósito Hidrográfico (folio 243), de que las cartas publicadas los años 97 y 904 son la misma del año 35, en lo que se refiere al lugar del suceso, y con los hallazgos de piedras nuevas que correspondientes á un solo año os he citado, aún en lugares cuyo reconocimiento hidrográfico anteriormente había sido verificado con la mayor escrupulosidad; con todos estos precedentes, contestadme, os lo suplico, ¿resulta algún fenómeno extraordinario la aparición de una piedra nueva en los Meixidos? Al indicio de que no la traiga la carta ¿se le puede seriamente otorgar algún valor?

¿Cómo va á tenerlo si el propio derrotero en su página 499 admite esta misma posibilidad? Hablando de los Corrubedos, dice «Y no solamente deben alejarse de estos peligros en ocasión de temporales del 3.º ó 4.º cuadrantes, sinó también de to la la» costa que vamos detallando, *sin fijarse en que las sondas marcadas en la carta sean 83 ó 100 metros*, PORQUE PUDIERA SUCE-
DER QUE HUBIERA ALGÚN NUEVO CABEZO NO CONOCIDO Y DE MENOS
»PROFUNDIDAD.»

Pues demostrado que los indicios contrarios ó negativos no tienen valor alguno, pasemos á examinar los positivos ó sean los

que hacen presumir con gran fundamento la existencia de la piedra.

Antes de entrar en el examen de los testimonios que ofrece la sumaria, tengo que decir que yo podría aportar también testimonios particulares en apoyo de mis afirmaciones. Es la de un digno Capitán de la Marina mercante, creo que actualmente manda el *Tordera*, hombre de mar que á los 80 viajes redondos á Liverpool, haciendo escala en Muros, tocó en una piedra que asegura se encuentra al W y á dos millas y cuarto de la Roncosa. Aquí lo tengo, por si alguien desea examinarlo. Pero no quiero abusar de testimonios que no tengan fe judicial.

Ahí está la sumaria; no son uno ni dos los que en ella deponen sino muchos testigos y testimonios los que presentan indicios. Es la propia Comisión Hidrográfica, la que en su certificado (folio 206) afirma que el fondo de lo que ha explorado es piedra y que dada la proximidad de la cordillera del Meixido nada extraño sería que existiesen agujas en el paraje del suceso; son los cinco patrones y pescadores de Muros (folios 232 á 237) los que confirman con unanimidad que aquel fondo en una legua al W de la Roncosa es piedra y que es tan irregular el fondo en aquella inmediación que en el reviro de un bote fondeado, de una marea á otra, se pasa de sondar 4 á 25 brazas. Son estos cinco testigos (folios citados) los que afirman, con 40 años de rudísima práctica allí, que no han logrado conocer todas las piedras existentes, y ofrece como prueba el patrón Castelló (folio 236) que no hace mucho tiempo algunos pescadores encontraron una piedra nueva al SW. de la Roncosa, piedra que nadie conocía; además del patrón del *Méndez Núñez*, y del marinero que declara, (folios 77 al 79) testigos presenciales del siniestro, quienes dicen que tienen oído que en el paraje donde chocó el *Cisneros* hay piedras, aunque ellos no las conocen, además del patrón del *Argonauta* (folio 102) quien afirma que aunque no las conoce ha oído decir existían piedras fuera de las restringas de los Meixidos; además de estos existen aquellos cinco prácticos del lugar, (folios 232 al 237) los que de un modo rotundo afirman que las piedras sueltas, los cabezos, se extienden hasta unas dos millas al W de la Roncosa y hay quien asegura, como Lajo (folio 234), que se extienden *lo menos* de dos á dos y media millas hacia fuera.

Yo no he de encarecer al Consejo el valor de esta prueba;

pero para que no quede ninguna duda acerca de ella, me creo obligado á hacer tres aclaraciones:

1.^a Si á alguien le parece extraño que en lugar que reúne las condiciones que pintan los prácticos del país, se pesque con redes, he de decirles que en estos sitios de piedra sólo pescan los *volanteiros*, que llaman ellos, ó pescadores de anzuelo.

2.^a Si alguien arguye que es raro que en tantos años de práctica no puedan conocer, en espacio relativamente pequeño, todas las piedras, se le puede contestar que aunque un pescador muradano cuente por 40 años los de su ejercicio de la pesca, el tiempo que la haya podido ejercer en los Meixidos durante tan largo intervalo, seguramente no se podrá contar más que por unidades más reducidas, pues sólo en épocas contadas del año es factible pescar allí. Además, si un pescador descubre una piedra, no se lo dice á nadie, porque el secreto es la seguridad de su disfrute.

3.^a Si extraña á alguien que los pescadores no conozcan las piedras por deber haberlas visto romper, he de contestarle: Que cuando pueden romper, los pescadores *volanteiros*, como es natural, no se encuentran allí, y el único patrón de cabotaje (folio 236 y 237) que declara dice que las ha visto romper.

Además, allí no es una piedra, y otra, y otra la que rompe, allí rompe todo el bajo, rompen en temporal dos ó tres millas, y entre la rompiente general, sólo en circunstancias excepcionalísimas, es posible distinguir la de las piedras menos profundas. Allí, y esto es otra prueba palpable de las desigualdades bruscas del fondo, ocurre un fenómeno parecido al de los Corrubedos, que sabéis que rompen á 8 y 9 millas, en las mismas pozas de fuera, y rompen en profundidades de 20 á 30 brazas, que seguramente no romperían de no estar rodeadas por 60 y más. La ocasión no es á propósito para explicar el fenómeno, que no creo sea debido á otros accidentes sino á que en fondos irregulares las órbitas circulares de las moléculas se encuentran detenidas, y la interrupción brusca provoca el desequilibrio y la manifestación de la fuerza tangencial, que es la rompiente, mientras que la disminución paulatina del fondo, deforma insensiblemente las órbitas, las que sólo en fuerza de achatare llegan á romper. Al efecto de esta irregularidad de los fondos, creo puede ser atribuible la rompiente general de dos á tres millas que envuelve en los temporales, desde las 30 y tantas brazas, al bajo de piedra donde se

asientan los *Meixidos*, rompiente que, repito, oculta las particulares de cada accidente.

Y volviendo á las pruebas indiciarias, no es sólo el testimonio de los pescadores y prácticos los que aportan indicios positivos valiosísimos de la existencia de piedras, no señaladas en la carta y á distancia relativa de la señalada, ó sea la Roncosa. Es un testimonio de una fs enorme, colosal, aunque no aparezca en la causa; es el número aterrador de naufragios que allí han ocurrido y ocurren. En aquella costa es corriente la frase *¡si secara Meixide!*, expresión con la que se quiere dar á entender el cúmulo de riquezas que allí han ido amontonando, no las negligencias ni las impericias de los que luchan contra la movilidad y opacidad del mar, sino de los que no prestan la debida atención á la evitación de los siniestros marítimos en los lugares que por sus condiciones, por sus accidentes, son apropiados á su comisión. Lléa aforismo de derecho penal «que la causa de la causa es la causa del mal causado», y las causas más inmediatas ¡es tan fácil achacarlas á una negligencia! ¡es tan sencillo atribuirlo á una impericia! pero las causas de las causas.... yo no puedo ni debo decirlas.

No os voy á presentar un interminable catálogo completo de los barcos perdidos allí, desde donde pudiera mi estadística alcanzar, ni siquiera voy á decir todos los que se han perdido recientemente, sólo os voy á citar tres casos algo análogos al del *Cisneros*, ocurridos en estos últimos años. Fué un vapor español, que no cito, el que hacía el viaje de Corcubión á Muros, de día, y chocó en una piedra, distante próximamente una milla al W de la Roncosa. Advierto que la sumaria está en la casa. El Capitán de este vapor vino á un Consejo de guerra, como ha venido aquí mi Comandante y de allí, Excmos. Sres., fijad vuestra atención, de allí salió absuelto por entender los Jueces que si no estaba la piedra en la carta no existía culpabilidad, y la Compañía de Seguros pagó antes de dictarse el fallo y la misma Compañía del vapor perdido dió inmediatamente otro mando al honorable Capitán que había tenido una desgracia propia de las funciones de la profesión que con gran inteligencia ejerce.

Pues además de este vapor español, recientemente se han perdido el *San Mark* y el *Lissabon* en piedra suelta al N W y al S W de la Roncosa. El alemán *Lissabon* se perdió á las cuatro de la tarde viendo á distancia las rompientes del bajo, y el inglés

San Mark se perdió á las dos de la tarde con un tiempo hermoso, tan hermoso que la tripulación iba pintando los costados; tan seguros se encontrarían en su caballo, tan confiados, cuando llevosamente un colmillo hizo presa en un ijar, enviándolo al fondo del mar en período corto de tiempo. Puede dar idea de la distancia á que se encontraba de la Roncosa, el hecho de venir de la Isla Elba con rumbo á Inglaterra.

¿Podrá ahora caer á alguien la duda de que existen piedras separadas de la Roncosa á distancia de que el último caso da idea, y piedras que no están señaladas en la carta y que desgraciadamente se encuentran en condiciones de haber herido mortalmente al *Cisneros*?

Pues si esos naufragios dan fe de vida de tales piedras, y los prácticos de la localidad las confirman, y la carta es como es, y el *Cisneros* descansa en el fondo de los mares á dos millas de distancia de la Roncosa, en situación que confirma la unanimidad de declaraciones de la dotación; unanimidad en todos los rangos; unanimidad por hechos distintos que concuerdan; unanimidad que alcanza al testimonio de todos los testigos presenciales ajenos á la dotación del *Cisneros* ¿qué más prueba se puede dar de la exactitud de los sucesos tal como os lo he relatado, especialmente en lo que afecta á la derrota del crucero y al término eterno de su camino sobre las aguas? ¿qué existe que se oponga á su adopción como rigurosamente exacta?

Aún existe algo que consta en la sumaria y de la que muy brevemente me voy á ocupar. Habéis oído el episodio del Peiteado.

Es un degenerado, que (folios 127 á 131), se presenta en la redacción de un periódico, y, sin prueba, acusa á mi Comandante de que poco antes del choque subió un marinero, A. Núñez, al puente, y avisó del peligro, y fué condenado á un castigo corporal, de los borrados, por gloria nuestra, muchos años há, de los acostumbrados en los barcos. La noticia es de sensación, y en cuanto se publica, corre, vuela, no hay quien no la copie, y con tanta mayor velocidad se difunde cuanto más lastima la honra de un hombre honrado. No importa la magnitud de la injuria; impresión, pues auméntese el tipo de la letra. Mas resulta (folio 82) que ningún marinero del *Cisneros* se llamaba A. Núñez, resulta que Peiteado dice (folio 33) al Sr. Juez que la noche de la denuncia no estuvo en la redacción del periódico sino á bordo de su

barco, y á bordo dicen (folio 134 á 136) que no estuvo, y allí habla dicho que pasara la noche en la posada, y el posadero niega (folio 137) la afirmación y resulta que este embustero de Peiteado es careado (folio 157 y 138) con los periodistas y niega ser el autor de la denuncia, al propio tiempo que es reconocido por éstos, y resulta... que Peiteado, el injuriador, es perdonado por mi Comandante (folio 225 vuelto) y el periódico no dió cuenta, según mis noticias, del resultado del careo. Si mis informes son exactos ¡cada cual en este episodio edificante ha ocupado el lugar que merece!

Y á nosotros, que en elocuentísima concordancia hemos llegado á poder afirmar la completa posibilidad de la total exactitud de los hechos, tal como aparecen en la causa, no nos queda más que examinarlos técnicamente y discutir su calificación jurídica.

A tres puntos principales se puede referir la apreciación técnica del suceso: derrota seguida, disposiciones tomadas en el momento del choque y posibilidad del salvamento del barco, su armamento y dotación.

Examinemos someramente, que más no hace falta, los dos últimos.

Las disposiciones tomadas, en el momento del choque, por el Comandante, reducidas á parar la máquina y seguir á rumbo y sondar y ordenar cerrar todos los compartimentos sobre la protectriz, así como cerciorarse de estar cerrados los inferiores, son los últimos, medida elementalísima, que no he de ofenderos y, molestaros discutiéndola. La orden de parar la dictaba la más exquisita prudencia: el crucero tenía iniciada una avería en la caja del prensa, de la bomba de aire, por ligera excentricidad, avería que se había repetido en otras ocasiones; y al volar la imaginación del Comandante y Jefe de la máquina al vástago de media, en el momento de sentir la brusca trepidación á bordo, y simultaneamente ver salir humos negruzcos y vapor por las chimeneas, era obligada la orden de parar desde el puente, para desvanecer, en cualquier caso, la menor duda que pudiera surgir en el ánimo del Maquinista de guardia, por no atreverse á efectuar, por su única iniciativa, tan importante determinación. Si era choque con obstáculo, la orden de parar era igualmente oportuna hasta no adquirir conocimiento de la extensión y naturaleza de la avería.

En el momento del choque no creo, pues, que el espíritu

más recto y estrecho pueda apreciar más que pericia, previsión, prudencia.

En cuanto al salvamento de la dotación, no puede ser más elocuente el éxito: no se perdió un hombre y hasta las lastimaduras, sin importancia, fueron en número inconcebible. Emprendido el salvotaje de la tripulación desde el primer momento, no sobraron, ¡qué iban á sobrar!, dos minutos desde la salida del último tripulante. Claro es que sin la presencia del *Argonauta* y *Méndez Núñez* y *Hércules*, la imaginación se aterra al representarse lo que allí pudo haber ocurrido por falta de tiempo y no disponerse de todas las embarcaciones de á bordo; pero también sin el acierto y la pericia y la previsión de los Jefes, de nada hubieran servido tan valiosos auxiliares. Es un caso en la historia, de los que no tienen precedente, y aún cuando pese á quienes no conciben nada bueno realizado por compatriotas, y menos si éstos tienen la desgracia de ser Oficiales de Marina, el caso del salvamento de la dotación del *Cisneros* es de los que nos honran, Excmos. Sres.; y quienes dan la medida de la pericia de los directores, y quienes enaltecen á mi querido Comandante hasta el lugar que merece, son los propios tripulantes salvados, son las cartas de colegas acreditadísimos extranjeros que mi Comandante ha recibido; es el propio Sr. Embajador inglés, que pública se ha hecho su visita al Excmo. Sr. Ministro de Marina para felicitar por salvamento tan providencial á nuestra Corporación. Y no quiero abusar de la nota más favorable á mi Comandante que os podría presentar.

En cuanto al salvamento del barco y su armamento, tengo necesidad de detenerme algo en la demostración de que, dada la extensión de la avería, ninguna medida podría resultar eficaz.

No cabía tomar otra providencia que cerrar inmediatamente la portería de los costados y compartimientos estancos, poner el sistema de achique en función é intentar tapar la vía de agua. Todas estas medidas tuvieron su cumplimiento; hasta la última (folios 51 al 53) fué intentada con magnífico buen deseo por el Maquinista Mayor del *Cisneros*.

El que, á pesar de tener cumplimiento todas estas prevenciones, la pérdida del barco era fatal, es fácil dar idea de ello, porque la demostración completa y detallada no es propia de este lugar, y menos cuando serían imperdonables demostraciones mecánicas abstrusas, cuando el examen en líneas generales del pro-



blema, conduce á llevar la evidencia completa al ánimo. En primer lugar, el sistema de achique suspendió automáticamente su marcha por falta de vapor, pero aunque no hubiera quedado inactivo apenas iniciada su función, la pérdida total del buque era inevitable. En efecto: las 7 bombas de las máquinas y el Thirión pequeño podían achicar cada una, próximamente 100 toneladas por hora, el Thirión grande 400, los eyectores igual cantidad cada uno, en total no llegan á 3.000 toneladas por hora, ó sea menos de una tonelada por segundo; y el agua que entraba en los primeros instantes por cada metro cuadrado de superficie, á 7 metros de profundidad, era, Excmos. Sres., de 12 toneladas por segundo. Luego, por metro cuadrado, entraban, á pesar del achique, 111 toneladas por segundo!, 140.000 toneladas por hora! en los primeros instantes. Dejo á la consideración del Tribunal la apreciación de los metros cuadrados que podía tener el desgarró, que sólo afectando á los dos forros alcanzaba de 14 á 18 metros de extensión, y considero demostrado el extremo propuesto, el que tampoco exigía ni demostración tan sencilla, pues bien sabido es que una de las principales razones que obligan al sistema de construcción celular es la imposibilidad de subvenir con el sistema de achique al agotamiento de una vía de agua, á no ser ésta de insignificantes dimensiones. Además, como empecé diciendo, no tuvimos sistema de achique, porque no tuvimos vapor.

La pérdida del barco era inevitable porque el desgarró alcanzaba á tres compartimientos de las dimensiones que exigen máquinas horizontales de 7,500 caballos cada una y con calderas cilíndricas de doble frente.

El volumen íntegro de ellas era:

Cámara de calderas de máquina de proa	812 m ³
Cámara de calderas de popa	803 m ³
Cámara de máquina de proa	885 m ³
Total	2.510 m ³ = 2575 tons.

Pero estos son los volúmenes íntegros y de nuestro cómputo debemos deducir los volúmenes no ocupados por el agua.

En los compartimentos de calderas este espacio no ocupado por el agua invasora, sería poco más que las cámaras de vapor de las calderas, porque en todos los demás espacios, como en hornos, tubos, cajas de humos etc., entró, seguramente, el agua; pero ésta, á su vez, indefectiblemente entró en las carboneras ba-

jas, cuyas puertas es evidente no se pudieron cerrar (folios 51 al 55) y como el volumen de estas carboneras es mayor que los volúmenes de la cámara de vapor de las calderas y espesores de material, claro es que podemos considerar compensado, en desfavor del resultado del razonamiento, una cantidad con otra y dejar el volumen íntegro de las cámaras de calderas como el que el agua del mar ocupó en ella y en las carboneras bajas. Así mismo en la cámara de máquinas de proa hubo los volúmenes de cilindros, condensador y materiales que no les ocupó el agua del mar, pero también á su vez en la cámara de máquinas de popa entraba agua por el rebose de la cisterna y el volumen ocupado por aquélla no lo hemos de tener presente, estimando que se neutralice con el anterior; y en virtud de estas compensaciones podemos sentar que el peso del agua llenando hasta la protectriz estos compartimientos era de 2.575 toneladas; y acudiendo, ahora, á la curva de desplazamiento es fácil ver que, suponiendo que gravitase el peso sobre la misma vertical del centro de gravedad primitivo, el calado tenía que aumentar 1,70 metros ó sea hasta el borde inferior de las portillas más bajas; si éstas se hubiesen encontrado abiertas, como en la realidad el peso añadido estaba á proa del centro de gravedad y la flotación debía ser inclinada, con la proa más sumergida, claro es que se determinaban por sólo este hecho nuevos orificios de entrada de agua en los compartimientos de proa y, se producía, por consiguiente, la pérdida inevitable del barco. Pero esta portería se cerró por disposición del Segundo Comandante.

Más este 1,70 metros de aumento de calado evidente es que afectaba también á la subida del nivel por encima de la protectriz en la cámara de máquinas de proa y en las calderas, nivel que tenía libre la subida á la cámara de ventiladores, por los enrejados de entrada de aire, y al taller de Maquinistas porque la escotilla de la protectriz de la máquina de de proa ya no se pudo colocar por el agua que había (folio 57), y aún colocada hubiera resultado inútil, porque no era estanca. Y haciendo con estos volúmenes (que son: cámara de ventiladores 989 m³ y taller de Maquinistas y demás 451), agregados á los de máquinas y calderas inundadas, la construcción de su curva de desplazamientos y calados, partiendo del desplazamiento normal del crucero, 7.430 toneladas á 7 metros de calado medio, y aquel día tenía (folio 43) 7,05 metros, resulta que esta curva y la de

desplazamiento del barco se cortan próximamente á 10,1 metros del calado medio, acusando un peso el barco de 11.500 toneladas $= (885 + 803 + 812 + 451 + 989) \times 1.026 + 7.430$. Si este peso hubiera gravitado en la misma vertical del centro primitivo, la flotación que se hubiera obtenido con estos compartimientos llenos, y los restantes vacíos fuera superior á la línea determinada por la cubierta 2.^a, ó sea la habitable, luego el nivel del agua en los cajones verticales inundados subiría de esta cubierta y el peso del barco no serían solamente 11.500 toneladas, sino que para determinarlo tendríamos que hacer nuevas curvas de desplazamiento, incluyendo el volumen ocupado por los guarda calores y chimeneas y lavabos de fogoneros y maquinistas y taquillas de fogoneros y el punto de corte de esta curva con la de desplazamiento del barco acusaría un calado medio superior á los 10,1 metros, el que no nos importa ya precisar, porque como todos estos pesos se encuentran bastante á proa del centro de gravedad, determinarían una flotación que alcanzaría á la torre de proa, con entrada libre de agua á los compartimientos 11, 22 y 19 de su cajón vertical y con lo que, á pesar del mayor cierre posible hecho de los escobenes, el agua podría libremente correr á los compartimientos 13, 23 y demás correspondientes en la protegida y habitable.

Y así, con la portería cerrada, pudieron haberse inundado casi todos los compartimientos de la proa del crucero y la inclinación hubiera ido aumentando más y más hasta que el desplazamiento relativo de los centros de presión y gravedad determinasen la pérdida del par de estabilidad longitudinal y el hundimiento posterior del barco, momento anterior, muy anterior, seguramente, al de completarse la inundación de todos los compartimientos señalados.

Y todo ello sucede en un orden puramente especulativo, en el que hemos dejado de tener en cuenta mil incidencias de la realidad, las que apresuran el momento supremo.

No, no era posible; con la avería de la magnitud que tuvo el *Cisneros*, todos lo sabíamos á bordo de antemano, con tres de los cuatro compartimientos grandes en comunicación con el mar, la pérdida del barco practicamente era irremediable, con providencias de achique, puertas estancas y demás y sin todas las providencias tomadas é imaginables. Estas no tendían ni podían alcanzar á más que á retardar el momento supremo y lo consi-

guieron, por fortuna, en la medida necesaria para permitir el salvamento de la tripulación.

Y vamos á la apreciación técnica de la derrota seguida por el crucero.

Tres fuentes de conocimiento oficial sirven de norma al navegante para guiarse en todo aquello que no se deba y pueda confiar exclusivamente á sus sentidos: son la carta, el derrote, y el libro de faros, y los Avisos á los Navegantes que procuran tener al día una, y otras fuentes de conocimientos.

Según certificado del Depósito Hidrográfico, expedido á petición del Excmo. Sr. Fiscal, y que obra en el folio 243 de la causa, desde el año 35 no aparece que se haya dado noticia alguna referente á los bajos Meixidos, que no esté consignada en la carta corregida el 75 y 81 y adicionada el 97 y 904, y como esta carta la tenéis presente por petición del mismo dignísimo Ministerio, y por petición mía tenéis la propia del año 35 y es factible que comprobéis la perfecta identidad hidrográfica de una y otra en lo que se refiere á aquel paraje, podremos deducir que no hay rastro de ningún aviso á los navegantes referente á los Meixidos desde el año 35. Pero lo importante es que no los haya desde el año 81, que es la fecha de la carta usada por la derrota del *Cisneros*, y esto os lo comprueba el mismo Depósito Hidrográfico en el folio 241 al decirnos que la adición del año 97 fué un bajo de 2 metros en la ria de Villagarcía y una marca en el Monte Oliveira, y la adición del 904 el Faro del Cabo de Reburdiña, y de existir algún aviso hubiese sido adicionado. Luego la carta usada por el *Cisneros* estaba oficialmente al día. Y no quiero ofenderos diciéndoos que con arreglo á las cartas extranjeras satisface á igual condición, pues vosotros bien sabéis que éstas, dentro del límite de las aguas jurisdiccionales, no son ni pueden ser más que calco fiel de las españolas, salvo alguna pequeña noticia que proporciona un navegante, noticia que también publican las oficinas hidrográficas y la que se puede asegurar tampoco ha existido en este caso, porque de ello se hubiera hecho eco nuestro Depósito. La carta inglesa del Almirantazgo es, en lo que se refiere á hidrografía, exactamente análoga á la nuestra en este paraje de los Meixidos, con la sola diferencia de un error á cuenta de la inglesa. Es de poca monta, pero equivocación al fin. A la cordillera del Meixidos le apellida

la inglesa Insua Rock y la roca de Insua le llaman los naturales del país, que son quienes hacen fe en la materia, á la restinga de la punta Insua, casi en el paralelo de los Meixidos y restinga que tiene por extremidad el Bajo Pinal.

Que con arreglo á esta carta, fuente principal de conocimientos para la navegación, la derrota seguida por el *Cisneros* es completamente inmaculada, no tenéis más que examinarla. Vuestra pericia os permite con un solo golpe de vista dictar el fallo. No argumento; sólo pido que miréis.

¿Está también arreglada á los preceptos del derrotero?

En primer lugar, conviene examinar qué preceptos debía ir á buscar mi Comandante en el derrotero. A mí me lo han enseñado así; lo he visto escrito en todos los libros que á la materia se refieren; yo mismo, Excmos. Sres., he estado encargado durante dos años de redactar el derrotero de la parte que levantaba la Comisión Hidrográfica, y siempre he visto confirmada la misma doctrina: la característica que define el derrotero es hacer constancia de todo aquello que no es factible representar gráficamente en la carta. Si las corrientes, los efectos que producen los temporales en los accidentes señalados en la carta, si la meteorología del lugar y particularidades de vientos y recursos de localidades y vistas y apariencias verticales de las tierras para recaladas y reconocimientos y otras indicaciones propias del Derrotero fueran representables distinta y claramente en la carta, los derroteros no tendrían razón de existir, en modo alguno, porque siguiendo nosotros la derrota por su representación gráfica en aquella, claro es que la percepción del conjunto, estando todo reunido y con la clarividencia que proporciona lo gráfico, sería mucho más sencilla y completa. Conste que no os ofendo, Excelentísimos Sres., presentándoos estas afirmaciones como novedades; bien lo comprenderéis, pero hace falta llegar hasta este extremo como llega el Excmo. Sr. Fiscal aplicando la misma doctrina, ¡hasta este punto precisa llegar para fundar el razonamiento que continúa!

Si en el derrotero, pues, no se debe ir á buscar más que lo que la carta no puede contener, claro es que estos libros aplicados á la navegación en buques de vapor han perdido mucho de la importancia que tenían y tienen para la navegación á vela, porque ni las corrientes afectan tanto á aquellos por componerse sus intensidades con velocidades del buque mucho mayores, ni el

viento y sus variaciones por los accidentes locales le interesan demasiado al que tiene el viento á gusto en la bodega. Así sucede que la mayor parte del contenido del derrotero es especialmente aplicable al buque de vela, y fuera de algunas vistas de costa que se va entrando ya por ponerlas en la misma carta, como lo demuestran las últimas levantadas por nuestra Comisión, fuera de estas, y noticias sobre fondeaderos y recursos de puertos y otras circunstancias importantes, como efectos producidos por los temporales en los accidentes, el Derrotero tiene importancia muy secundaria en la navegación á vapor, especialmente en la navegación fuera de puerto.

Así y todo el Señor Comandante del *Cisneros* estudió y cumplió, debidamente interpretado, lo que preceptúa nuestro derrotero para la navegación por los lugares de autos.

El libro en su página 528 describe la restinga de los Meixidos y dice que su parte culminante lava en las bajamares «quinociales y el resto tiene más agua. Añade: «Rompe por poca» mar que haya y cuando esta es muy gruesa rompe en su extremidad occidental sobre los 25 m. y 33'4 m.; de suerte que, en semejantes circunstancias, es menester apartarse dos millas de la restinga para no comprometerse sobre su rompiente.» Aun cuando esta prevención es sólo aplicable á la mar muy gruesa y aquel día estaba la mar en calma, conviene dejar sentado que estas dos millas tienen como punto de origen la extremidad que lava de la restinga. En primer lugar: lo que llama el derrotero extremidad occidental de la restinga, ó sea 33'4 m. de profundidad, dista una milla larga, milla y media de la Roncosa ó sea la parte culminante que lava, y resulta lógico darle á esta extremidad media milla próximamente de resguardo y no resulta en modo alguno aceptable, porque con este criterio resultaría imposible navegar, darle dos millas y media á una rompiente de 33 metros de agua, como se obtiene de tomar las dos millas á partir de la extremidad occidental. Pero se puede dilucidar más la duda si es que alguien la experimenta. Dice el propio derrotero, página 529: «Los buques grandes que quieran pasar por fuera de los *Meixidos*, cuando se dirigen á Muros, deberán conservar el Centolo de Finisterre proyectado sobre el Cabo La Nave etcétera» y, en efecto, esta enfilación pasa á 2'5 millas de la Roncosa y á una sola milla de lo que el propio libro llama extremidad occidental de la restinga. Luego, ó la enfilación no es bue-

na y está en contradicción con la prevención escrita pocas líneas antes en el Derrotero de darle dos millas de resguardo, ó estas dos millas de resguardo se deben contar á partir de la Roncosa ó sea el laxo ó sea la parte culminante de la restinga. Como no es presumible tal contradicción y, además, ella desaparece al dar interpretación razonable á una de las proposiciones excluyentes, las reglas de la lógica obligan á interpretar el extremo de modo que el discurso tenga sentido claro; y lo tiene gramatical y técnico, aceptando que las dos millas de resguardo se cuenten á partir de la parte más culminante de la restinga.

Toda esta discusión no tiene otra aplicación al caso concreto que examinamos, que la de poner patente que en un día de calma, el Sr. Comandante del *Cisneros* tomó todas las precauciones que aconseja el derrotero para un día de temporal y de mar muy gruesa; y me atrevo á decir más, que aconseja el derrotero para barcos que no sean el *Cisneros*, pues abrigo la plena, absoluta seguridad de que si un barco de su tipo y condiciones tiene necesidad de atravesar una rompiente de 33 metros de profundidad, la atraviesa sin que ocurra la más insignificante novedad, ni se vea arrollado el barco 50 metros tan siquiera. De modo que dió en calma el resguardo que en un día de temporal necesitan dar otros barcos, no seguramente el de su mando.

Pero el derrotero dice más: añade en la página 529: «Los buques grandes que quieran pasar por fuera de los *Meixidos*» (lo dice después de referencia al Canal de los *Meixidos* por dentro) cuando se dirijan á Muros, deberán conservar el Centolo de Finisterre proyectado sobre el Cabo de la Nave y no meter para tierra hasta que los Bruyos se proyecten sobre la playa de Area Mayor ó se enfilen con la falda N. del monte Louro.»

Y á alguien de espíritu negativo, destructor, se le ha ocurrido hacer el siguiente argumento: si para entrar en Muros dice el derrotero que se debe seguir esta enfilación conservándola por la popa, lógico es que para salir deban conservar la misma por la proa; es así que el *Cisneros* no la siguió, luego el comandante del *Cisneros* faltó á la prescripción del derrotero.

Por fortuna, ni una premisa ni otra son exactas, y ya que no puedo yo decir que el sofisma alcanza la categoría de falacia, sí debo apuntar que entra dentro de la definición del paralogismo. Fácil es demostrarlo. Evidente de una claridad meridiana es que la enfilación no puede referirse á otro obstáculo peligroso que á

los *Meixidos*, por la sencilla razón de que ni el propio derrotero ni la carta hacen la más mínima referencia á la existencia de algún otro peligro allí. Más aún: si fuera exacta la interpretación dada al párrafo en el sentido de que los buques grandes no pueden pasar al E. de la enfilación Centolo de Finisterre y cabo La Nave por la parte N. del paralelo de Area Mayor, llegaríamos á la consecuencia de que á los buques grandes les prohibiría el Derrotero ir á Corcubión, ría que cae al E. de la enfilación. Y como esta consecuencia lógica es absurda, absurda es también su premisa natural.

Pero ¡si lo dice la primera oración del mismo párrafo del derrotero que comentamos!: «*Los buques grandes que quieran pasar por fuera de los Meixidos, etc.*»

Luego, sin duda alguna, el objeto de la enfilación es única y exclusivamente dar resguardo á los *Meixidos*, y nada más que á los *Meixidos* y el que dé un resguardo á éstos de la misma distancia que le da la enfilación, cumple exactamente con la indicación del párrafo que examinamos del Derrotero.

Pero para cumplir exactamente, todavía sostengo que no hace falta tanto. La razón de no acercarse con mar gruesa á los *Meixidos* no es la existencia de la enfilación Centollo de Finisterre con Cabo La Nave, la razón es la existencia de rompimientos á milla y media de la Roncosa y por consecuencia todo buque que pase en circunstancia de temporal á más de milla y media atiende las indicaciones fundamentales, primordiales, esenciales que da el Derrotero. La enfilación es una indicación para la navegación práctica, consecuencia de la existencia de los rompimientos como lo es la de la Sagrada con los Leixiones de Monte Louro, que no dice el derrotero, pero que también siguen los prácticos del país. Y estas enfilaciones tienen su principal aplicación en los buques que navegan á la vela y tienen que barloventear y á ellos les proporciona la comodidad de no tener que estar situándose constantemente, pues saben, cuando vienen de la vuelta de tierra, que tienen que virar en el momento de descubrirse el Centolo de la tierra de La Nave.

Atendiendo á estas consideraciones y á las antes expresadas referentes á lo que significa el derrotero para los buques de vapor, y de las que se desprende que siempre el testimonio de más fe para el navegante, en lo que sea representable gráficamente, es la carta, y atendiendo á las indicaciones del derrotero en

cuanto constituyen el fundamento del resguardo que hay que dar á la Roncosa, de cuyo fundamento se derivan las enfilaciones seguíbles ó nó con tal que se atenga el navegante al fundamento de la regla práctica, fundamento que me canso de repetir, es la existencia del peligro; atendiendo á este conjunto de consideraciones, digo que el Comandante hizo rumbo á pasar en un día de calma y con un barco como el *Cisneros* á más de dos millas de la Roncosa, y que al hacerlo fué más allá, mucho más allá de lo que preceptúa el derrotero, extremando la nota de prudencia y previsión. Aunque hubiera ido con aquel tiempo, como dice muy bien el Excmo. Sr. Fiscal, á milla y media de la Roncosa, hubiera cumplido con el derrotero, y según todos los testimonios propios y ajenos fué con mar en calma de dos á dos y media millas separado de la piedra.

Y si alguien me objetara con la corriente al E. que el propio derrotero señala, replicaría al objetante que se tuvo en cuenta la máxima que señala aquel libro. Mi Comandante hizo rumbo á pasar á dos millas como menor distancia de la Roncosa, punto en que iba á encontrarse dentro de los 12 minutos de haberse situado, en cuyo tiempo le podría abatir la corriente á lo más un cuarto de milla, luego quedaba aún en las peores circunstancias á $1 \frac{3}{4}$ milla del peligro, cuando el Derrotero aconseja, con mar gruesa $1 \frac{1}{2}$ millas.

La derrota hecha á pasar á 2 millas de la Ximiela y los Bruyos y á más de 2 millas de los Meixidos para al estar de través con la nave meter á Er. y correr el meridiano dando 2 millas de resguardo á los Meixidos y demás peligros del mar del Rostro, es una derrota que con arreglo á la carta y al derrotero y á las reglas de la náutica no tiene pero técnico, en absoluto.

Luego si no ha habido negligencia, *ó sea omisión de cosa sabida*, pues que toda determinación fué fruto del atento estudio y de la previsora prudencia y no es aplicable, por consiguiente, el art. 183 de nuestro Código y tampoco ha existido impericia, *ó sea omisión de cosa debida saber*, pues que ningún conocimiento de origen oficial fué omitido, y, por consiguiente, tampoco es aplicable el art. 198 en concordancia con el anterior citado, el hecho que tenemos sometido á juicio es un hecho fortuito, un accidente de mar producido por fuerza mayor, de cuya responsabilidad debe ser absuelto, con todos los pronunciamientos favorables, mi Comandante.

Un accidente de mar producido por fuerza mayor, he dicho, y digo ahora como son casi todos los accidentes de mar. Y no lo digo sentado en este sitio, lo he dicho sentado en el de enfrente y lo he de sostener siempre con firmeza de conciencia, tan honrada como la que más. Aquí tenemos la inmensa desgracia de que una de las manifestaciones antimarítimas de nuestro público sea el de no hacerse cargo de la facilidad inmensa con que se pierde un barco, que seguramente lo ha de perder un marino. Cuántas y cuántas veces, Excmos. Sres., habréis estado á poco, á muy poco de perderse vuestro barco. Y el marino que no ha estado es que no ha sido marino más que de nombre. ¡Quién sabe si habréis pasado á milímetros nada más de un peligro que no habéis ni sospechado, y milímetros que, salvados, hubieran producido un siniestro horrible y os hubieran conducido, si salíais con vida, á pasar los terribles sufrimientos de un proceso, siempre terribles, aunque se sustancie con la rapidez con que se ha sustanciado éste por el digno señor Juez, ejemplaridad que merece el aplauso y la gratitud de todos.

Un proceso, Excmos. Sres., al final del que se vislumbra penas, que se elevan, por una simple negligencia, por un sencillo descuido, por corregir mal un rumbo, por restarle en vez de sumarle la variación y desvío, en un momento de prisa, de encontrarse el espíritu perturbado por cualquier trivialidad, por estas tan fáciles y sencillas omisiones habéis estado expuestos á vivir meses bajo la amenaza de seis á doce años de presidio, ¡de presidio!, Excmos. Sres., pena mayor que la aplicada al cohechado, mucha mayor que al malversador de caudales, mayor que al reo de estupro, infinitamente mayor que al infame calumniador y al injuriador, igual que al defraudador, mayor que al que hurta la cantidad más inmensa, la misma que al incendiario por menos de 2.500 ptas., mayor que al que daña en la máxima cantidad concebible la propiedad ajena, igual que al que da motivo para que se declare la guerra contra España, no siendo funcionario del Estado, igual que el traidor que mantiene correspondencia cifrada con país enemigo, igual que los meros ejecutores del delito de rebelión, igual al falsificador de moneda, igual que al que produce lesión y deja imbécil, impotente ó ciego al lesionado, igual que al ladrón en despoblado usando violencia innecesaria, igual, Excmos. Sres., al homicida con una atenuante. ¡Una conciencia honrada! ¡una voluntad moral y legalmente sana comete

una omisión ajena al volo del agente y es así castigada. Nunca pudo ser dicho con más propiedad aquello de «*Dura, dura, dura lex, sed lex*»; por ser *lex*, te respeto.

Un accidente marítimo producido por fuerza mayor como lo son casi todos, decía, cuando se me encogió el ánimo pensando en el presidio. ¿Hay quién duda que son así casi todos? Pues sépase, para gloria nuestra, y aquí tengo la estadística, que durante el último quinquenio se han visto en esta Capitanía general 22 causas por accidentes de mar 20 son de la Marina mercante, dos de la de Guerra ¿y sabéis cuántas sentencias firmes condenatorias han recaído? Pues ha recaído una sola, una sola y yo que fuí el Fiscal de ella, os aseguro que no tengo la conciencia tranquila, pues después de estar 9 meses pidiendo pruebas y pruebas para darme cuenta de aquel suceso inexplicable, tuve necesidad de pedir pena y al salir del Consejo supe que el condenado no veía apenas. ¡Y qué culpa tenía por no ver lo suficiente!

¿Y es qué acaso sucede esta proporción de absoluciones solamente en esta Capitanía general, en nuestra jurisdicción, en esta España?

No: oid esta nota que tomo del *Moniteur de la Flotte* y que se refiere á la relación distribuída al Parlamento inglés, de los accidentes ocurridos á la flota más instruída y eficiente del mundo. Sucedieron en el año 1904, 108 accidentes, repartidos así: 23 accidentes de navegación, 52 colisiones, 10 accidentes de calderas, 4 de máquinas, 2 de artillería, 10 de varadas ó volteretas, 3 de torpedería, 2 explosiones y 2 incendios. Estos 108 accidentes han afectado á 18 acorazados, 4 cruceros acorazados, 17 cruceros protegidos, 8 cañoneros, 56 destroyers, 14 torpederos, un submarino, un crucero guarda-costas, 12 embarcaciones y 4 de servicio especial: total 108 accidentes afectando á 135 barcos. Y esto le sucede, repito, en un año, á la Marina inglesa. Y allí no hay presidio, por una negligencia. Allí quisiera saber por estos accidentes cuántas personas han sido castigadas y las penas impuestas. Sólo sé que al par que este accidente del *Cisneros* ocurrió el del *Assistance* ya visto y fallado en Inglaterra. ¿Sabéis las penas que en España hubiesen correspondido á los del *Assistance*? Si se conceptuaban comprendidos en el artículo 184, de seis meses á seis años de prisión militar menor, si en el 185, de seis años á 12 años de prisión militar mayor. Y vosotros sabéis que, después de absueltos por el primer Tribunal,

fueron sentenciados por el Almirantazgo, ¡fueron censurados! y después de censurados, inmediatamente después, se les está dando otros mandos á los mismos separados. Y aquí, traduzco la explicación del hecho que un experto naval da al *Express*.

«Estos nuevos nombramientos pueden llamar la atención mas en realidad no son otra cosa que efectos de la costumbre. » Porque el que un oficial sea censurado ó haya sido hasta separado del mando, no significa que otra vez no pueda volver á ser empleado.

» Un hecho casi enteramente perdido de vista por los comentadores de la sentencia del Almirantazgo, sobre la pérdida del *Assistance*, fué el que la responsabilidad de los oficiales era efecto del olvido de una orden que databa de largo tiempo. »

Y sigue:

«La responsabilidad de un Oficial de alta gerarquía es tal que el error del más joven oficial á sus órdenes recae técnicamente sobre aquél.

» Como regla general, puede decirse que el castigo ó reprensión de un Oficial de alta gerarquía por imprudencia ó falta de pericia de parte de los oficiales bajo su mando, ha sido seguida casi inmediatamente por su reposición en otro barco.

Cita el caso del Capitán del *Kent* que, á las pocas semanas de sentenciado, es nombrado de la Comisión honrosa, dice, para preparar el recibimiento á los marinos franceses, y después fué nombrado para mandar el *Canopies*.

El técnico termina diciendo: «Bueno es que se fije la opinión en ello, porque habrá mucha gente engañada que leerá en los nuevos nombramientos una retractación del Almirantazgo. No hay nada de esto. Sólo se ha seguido en esta ocasión la costumbre que tiene la sanción de siglos de uso».

Y que tiene la sanción, me permito yo añadir, de que con este sistema se hacen los mejores Capitanes del mundo. Por el sistema contrario, puede darse el caso de que los Capitanes lleguen á salir de los puertos á la espía, y con el Código abierto, examinando el artículo en que pueden constantemente incurrir.

Os decía, Excmos. Señores, antes de esta disertación, que he creído deber hacer sobre los accidentes de mar y sus castigos que, por mi razonamiento, el que entiendo es concluyente hasta ser sobrado, en el naufragio del *Cisneros* no se podía de-

ducir ninguna negligencia ni impericia y por tanto era un caso fortuito de fuerza mayor.

¿Y es que acaso, lógicamente, podría darse otra conclusión teniendo en cuenta la historia de mi defendido, de mi defendido nó, de mi Comandante, historia de 45 años de servicios inmaculados, historia que acaba de merecer el magnánimo elogio del ilustre general Concas, y elogio que ha arrancado la aprobación completa de nuestro Congreso de Diputados?

En una Corporación como la nuestra, donde todos nos conocemos é inconscientemente nos llevamos unos á otros las hojas de servicios con mayor fidelidad que se llevan las oficiales, porque nosotros ponemos el aprecio de la acción á lo que en el papel es un sencillo relato, cuando éste consta, yo no tengo necesidad de insistir mucho en los méritos de mi Comandante, yo sólo os tengo que recordar á vosotros, compañeros y Jefes suyos, que mi Comandante es el Capitán de Navío Sr. D. Manuel Díaz é Iglesias, Oficial de Marina, que dondequiera que ha estado su nombre ha sido citado como el prototipo del celo, actividad, entusiasmo y pericia profesional. Pero quien no conozca á mi Comandante, Jefe que cuenta 45 años de servicios, que le suponen cinco más de abono, sepa que ha estado embarcado en 74 buques durante treinta y pico de años, no habiendo durado sus destinos en tierra más que días y sólo más de un año el de Jefe de la Brigada Torpedista de Cádiz, donde tiene que bregar con peligros mayores que los del mar y donde sintiendo la nostalgia del navegante embarca como voluntario en los torpederos y hace con ellos viaje á Cartagena, toma parte en las experiencias y donde á pesar del destino es comisionado por el Excelentísimo Sr. Capitán General para ir á buscar la perdida *Ligera* con el *Condal* y otro destino en tierra de más de un año en la Capitanía de Puerto de Ilo-Ilo en cuyo mando desempeña el brillante servicio de mar de acudir con el *Uranus*, deteniéndolo á pesar de su carácter de correo, á socorrer al crucero *Reina Cristina*, varado, y cuyo buque es salvado, gracias á este preciado socorro; y que el otro destino en tierra de más de un año ha sido el de Jefe de la Comisión de Marina en Londres, de donde el Gobierno no lo ha relevado hasta bien poco há, donde con un acierto incomparable he llevado la dirección del pleito con Clyde-Bank por las multas efecto de la demora de entrega de los destróyer, pleito que ganó mi Comandante tras cinco años de lucha

y por el que, después de repetidas gracias y después de iniciada la sustanciación de este proceso ha merecido la concesión de la cruz de tercera blanca pensionada y antes el Gobierno inglés, por sus servicios en Inglaterra, le había nombrado Comendador de la Victoria order.

Este brillante Jefe, con 16 años de Ultramar, en los 45 años de servicios no ha tenido más que 18 meses de licencia reglamentaria y 6 por enfermo!

Pues este brillante Jefe, Alférez de Navío del *Venadito*, el 68, que toma parte con éxito en varias operaciones contra los insurrectos y en el apresamiento del pailebot *Gouranie* y que más tarde es elegido para traer de Nueva York á la Habana el cañonero *Centinela*, y sufre un temporal en C.^o Hatteras, y que al llegar á su destino es abrazado por el General Malcampo; el Teniente de Navío, Comandante del *Turquino*, que el 74 vigió eficazmente la ensenada de Mora; el Teniente de Navío del 79, que merece la distinción, muy señalada entonces, de ser nombrado primer comandante del bote porta-torpedos núm. 2, en cuyo mando alcanzó el beneplácito personal de S. M. por las experiencias efectuadas en su augusta presencia, y después por Real orden alcanza la merced de gracias, y por otra Real disposición se consigna el buen estado de disciplina y policía en que se encuentra el torpedero al hacer mi Comandante la entrega. El Teniente de Navío de primera del 82 y 83, que con el *Duero* y la *Valiente* recorre todo el Archipiélago filipino en serie ininterrumpida de comisiones, remolcando cañoneros, ayudando á la Comisión Hidrográfica, llevando transportes y conduciendo la última expedición de salvamento del *Gravina*, en cuyos viajes percibe los síntomas de un bagoio y se mete en Aparri, y allí lo aguanta, mientras en Manila lo dan por perdido y hasta se celebran misas por el salvamento de la goleta; el Teniente de Navío de primera del 86, que mandando la Brigada Torpedista de Cádiz alcanzó reales gracias por la voladura del *Pedreño* y que merece la Comisión citada y se presta voluntariamente á acompañar los torpederos; el Capitán de Fragata del 90 y 93, Comandante del *Ulloa*, que en viajes á China y Japón con el *Cristina*, que arbolaba la insignia del Almirante Pita da Veiga, alcanza de este prestigioso General los honrosos títulos de celoso, activo y entusiasta, los que de R. O. se dispone se le anoten en su hoja de servicios; el Comandante del *Ulloa*, que sale una noche de

Cavite bufando todavía las últimas rachas de un baguio, en virtud de orden telegráfica urgente, para prestar auxilio á un bergantin que lo pedía en Punta Restinga, y á las tres de la madrugada se pone al habla con el buque y lo coge á remolque y lo conduce á Manila y vuelve á merecer reales gracias por el celo demostrado en este servicio; el activo Comandante del *Ulloa*, que sale un 1.º de Julio de Manila para Zamboanga, en comisión urgente del servicio y á la hora de fondear sale nuevamente para Manila, é inmediatamente después de comunicada con la Autoridad sale á las diez de la noche para Dargallo á prestar auxilio al vapor *Don Juan*, que estaba incendiado; el Capitán de Fragata, segundo Jefe de E. M. del Apostadero de Cuba en la última campaña; el Capitán de Navío del 98, Comandante del *Lepanto*, el que organiza cuidadosamente, concediendo toda la importancia que tienen las cuestiones relacionadas con el aseguramiento de la flotabilidad y estabilidad del barco en todas condiciones; el que coadyuva eficazmente con su barco al salvamento del *Rayo*, y que quizás con su pericia evita la reproducción en el *Lepanto* del siniestro del *Reina Regente*; el Capitán de Navío del 905 que cierra su historia de Jefe con un episodio como el del salvamento de la dotación del *Cisneros*, demostración elocuentísima del estado de organización y disciplina y policía en que se encontraba el barco; este brillante é inteligente Jefe, Excmos. Sres., que ha salido durante 35 años! siempre airoso de cuanta Comisión se le ha confiado y que en circunstancias excepcionales ha demostrado su celo y su pericia ¿cómo es presumible que en el sencillo trazado de una derrota, hecha con frialdad y en las mejores condiciones de tiempo y mar, pudiera cometer la menor negligencia ó impericia? 12 buques ha mandado y en el último viaje del último barco, cuando iba á entregarlo, por tener las condiciones ya cumplidas, la última vez que en su vida iban á pesar sobre él esta clase de responsabilidades; la última vez, Excmos. Sres., la desgracia, la fatal desgracia, el cumplimiento de la Ley de probabilidades, que no se puede excusar, lo ha conducido á los tristes, tristísimos días de un proceso, lo ha conducido ante un Consejo de guerra.

Excmos. Sres.:

Antes de terminar, necesito haceros presente dos observaciones.

Váis á sentenciar sin acusación, vais á sentenciar sin haberse

formulado cargo alguno y sin que se haya dado ocasión á presentar, en todo caso, los descargos oportunos; yo he procurado, y por ello os he molestado tanto, estudiar la causa con cariño, con mucho cariño por mi Comandante, por mi barco querido, al que profesaba grande afecto y que hasta era portador de una bandera de combate costeada por mi terruño patrio, y he procurado abarcar todos los extremos que pudieran ser materia de responsabilidad; creo firmemente haberlo conseguido, pero bien pudiera estar equivocado; para este caso os suplico muy encarecidamente que antes de hacer justicia, penséis que si es posible poner un peso en el platillo de los cargos, quizás sea también posible poner otro mayor en el brazo de los descargos. Y, para tranquilidad de vuestras conciencias, os pido que meditéis meditada bien los que la razón de la defensa pudiera oponer á una acusación que yo no he previsto!

Me es preciso también advertiros que no váis á juzgar á mi Comandante en primera instancia, pues que éste ha sido ya juzgado y absuelto por dos tribunales muy respetables: el inmediato superior jerárquico á mi Comandante y todos sus subordinados el día del suceso.

La ejecutoria de la primera sentencia es la carta oficial número 1.084 del Excmo. Sr. Comandante General de la División Naval de Instrucción, dirigida al Ministro de Marina en 2 de Noviembre del pasado año, cuatro días después del suceso. Un retazo de esta carta, publicada en la *Gaceta* en forma de Aviso á los Navegantes núm. 689, dice así: «...puedo casi asegurar que el » *Cisneros* chocó con una piedra de las llamadas de aguja, no » situada en la carta, distante dos millas al W de los bajos Meixidos, y con referencia de los pescadores que frecuentan estos sitios, deduzco que ese bajo al que sólo da la carta y derrotero » una milla de extensión, alcanza más de tres; que la piedra motivo del choque está de ordinario á una profundidad de 6'5 metros de agua». Esta sentencia absolutoria está dictada, excelentísimos Sres., sobre el terreno, en momentos que no caben disimulos ni arreglos, y cuando es imposible se escape el menor detalle. El juicio es sumarisimo, no hay tiempo de escribir; así lo hacen los ingleses.

La vista en el segundo tribunal moral, que ha entendido en esta causa, tuvo efecto el día 30 de Noviembre, dos días después del siniestro, en una nave del Cuartel de Marinería de este Arse-

Este caso preciso del *Cisneros* me sugiere, además, la siguiente reflexión: Yo que creo que el sostenimiento de la disciplina militar radica, más que en el respeto que impone el formalismo, de las insignias, en el prestigio que, con actos propios, ganan los superiores ante los inferiores; yo os digo que aquellos nobles besos y abrazos y muestras de gratitud de los tripulantes, fueron preciadísimas demostración del dón de mando, de la pericia, de la inteligencia, de la idoneidad de los Sres. Jefes del *Cisneros* á quienes sus inferiores tejieron con hilos del sentimiento, del prestigio, del agradecimiento y de la confianza, insignias sublimes que de entonces en adelante forman envidiable aureola á las de oro que ostentan sus bocamangas.

Este fué el fallo del segundo juicio á que ha sido sometido mi Comandante.

Ahora aparece ante vosotros, Tribunal nombrado por la Ley, y Junta suprema de técnicos y peritos, y yo os pido, Excmos. señores, que confirméis legalmente los fallos que en otras instancias han absuelto moralmente, con toda clase de pronunciamientos favorables, al Capitán de Navío Sr. D. Manuel Díaz é Iglesias,

Pero no puedo abandonar este honroso sitio sin cumplir ineludible deber conmigo mismo, con mi Corporación, con mi Patria.

Se acercan días críticos, muy críticos, para la Marina. Un material que casi todo ha llegado al término natural de su vida y que simultáneamente se encuentra agonizando, manejado por un espíritu técnico colectivo, que también por enmohecimiento atónico, por falta de ejercicio, se encuentra, si no se aplica pronto remedio, en momentos próximos á la muerte, tengo el tristísimo presentimiento de que es terreno muy abonado á próximas y frecuentes reuniones de esta clase. Y antes de que oigamos las manifestaciones del terrible estertor en forma de naufragios, varadas, voladuras..... antes de que los indoctos quieran señalar serie cruel de negligencias é impericias, que es tan fácil siempre encontrar, porque es posible siempre dar más resguardo, no dejar subir tanto la presión, tener más cuidados con los explosivos..... antes de que lleguen estos sucesos que han de ser fatales, fatalísimos, en las circunstancias que se avecinan, por mucho cuidado que pongamos en evitarlos, antes es preciso hacerlo

constar así; las negligencias, las impericias no serán más que los frutos naturalmente recogidos por los sembradores de las causas de las causas, las que serán la causa inmediata moral y legal de los males causados.

Ferrol, 24 Enero de 1906.

